

Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 776 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SEGURIDAD VIAL

SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 15 de diciembre de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señora Representante María Magdalena Fioritti y señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Miguel Irrazábal, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Invitados: Por Seguridad Vial, doctor Fernando Machado, doctor Tíbor Deutsch, señor Omar Rodríguez, doctora Gaby Lencina y señor Jorge Rojas.

Por UNOTT, señores José Duarte, Andrés Martínez y César Cáceres.

Secretarios: Señor Horacio Capdebila y señora Laura Rogé.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Hoy vamos a tener una jornada larga por la presencia del ministro y de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Tenemos como asunto entrado una nota de una organización de la sociedad civil solicitando ser recibida por esta Comisión, que desea presentar un preproyecto relativo a la seguridad vial. La idea es coordinar para recibirlos el 15 de diciembre -que va a ser la última reunión de la Comisión- a efectos de empezar a trabajar el preproyecto que nos van a dejar a partir del año que viene.

Para el día 8 está confirmada la presencia de la cátedra de Derecho Administrativo para tratar el tema de la unidad reguladora del puerto y estamos intentando que nos visite ese mismo día la Administración Nacional de Puertos por el mismo tema, a efectos de terminar de recibir las delegaciones que solicitaron los señores diputados.

(Ingresan a sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y la delegación que lo acompaña)

——Es un gusto para la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas recibir a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el ministro José Luis Falero, el subsecretario Juan José Olaizola y la directora general de Secretaría, la señora Graciela Soler Mallo. En su nombre damos la bienvenida a las demás autoridades.

Desde la secretaría de la Comisión se envió al señor ministro un largo temario que nos interesa tratar en el día de hoy, además de algunas respuestas que quedaron pendientes de la rendición de cuentas.

Nosotros tenemos tiempo hasta la hora 14 porque a esa hora comienza la sesión de la Asamblea General, que va a realizar un homenaje al doctor Gonzalo Aguirre. Así que tenemos un tiempo importante para trabajar.

La idea es que las autoridades desarrollen las consultas que enviamos y, después, todos los señores legisladores vamos a realizar otras consultas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenos días para todos y gracias por la oportunidad de encontrarnos nuevamente para poder evacuar las consultas que nos hicieron llegar. También teníamos una deuda pendiente de la instancia de rendición de cuentas en cuanto a volver a la Comisión.

Así que con gusto vamos a intentar evacuar todas las consultas que nos hicieron. Por eso, hemos venido acompañados por el subsecretario y la directora general de Secretaría. Además, nos acompañan los directores de Vialidad, de Hidrografía y de Transporte porque algunas preguntas refieren a esas áreas. También nos acompañan nuestros asesores, los ingenieros Carlos Gonzáles y Luis Ceiter, porque posiblemente puedan aclarar de mejor manera algunos de los temas planteados, al igual que los asesores Diego Bianchi y Viviana Movsesian.

Vamos a comenzar con el listado que nos enviaron.

La primera pregunta refiere a un tema de transporte que tiene que ver con los criterios técnicos utilizados para definir la distribución de los subsidios especiales de covid 19 con destino a las empresas operadoras en líneas metropolitanas, corta, media y larga distancia nacional.

En esa línea solicito que haga uso de la palabra el director nacional de Transporte, el doctor Labandera, para que trasmita cuál ha sido el procedimiento utilizado.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Buenos días al señor presidente y a los señores diputados. Es un gusto poder compartir con ustedes las reflexiones sobre los temas que nos hicieron llegar oportunamente.

Para poder dar un marco conceptual a la pregunta planteada y a la respuesta consiguiente, me parece de orden contextualizar un poco el tema previo a la pandemia y pospandemia con relación al transporte de pasajeros, a efectos de entender exactamente, no solo cuáles fueron los criterios, sino también el por qué de la transferencia de subsidios que se ordenó en su momento.

En el contexto previo a la pandemia, desde los años 2004, 2005 y 2006 se venía dando un descenso marcado en la venta de boletos de pasajeros, tanto a nivel interdepartamental como suburbano. Quizá, a nivel suburbano es donde se estaba dando el descenso más importante. Incluso, eso llevó a que la Administración anterior utilizara algunos mecanismos de estímulo y de subsidio indirecto para algunas líneas de manera de poder mantener un cierto equilibrio en el sistema, que se fue logrando hasta el punto de la pandemia. En algunas líneas eso llevó a que hubiera más kilómetros recorridos y en otras que hubiera menos kilómetros recorridos, con lo que eso implica en todo sentido.

El otro problema que se fue generando durante ese período y que de algún modo incidió en los criterios de asignación, que es lo que se está preguntando concretamente, era la inexistencia de un criterio único a los efectos de la asignación de los distintos tipos de subsidio que transfiere el Ministerio de Transporte o el Poder Ejecutivo para el transporte. Como seguramente todos saben, dentro de ese elenco de subsidios está en primer lugar el fideicomiso del boleto, que comúnmente se conoce como el fideicomiso del gasoil, que tiene una distribución atada a los kilómetros recorridos con un tope determinado, etcétera. Después, está el subsidio del boleto estudiantil, que es otro mecanismo de transferencia que se utiliza con una finalidad diferente, que subsidia a las empresas y no lograr la radicación y el cumplimiento de la tarea escolar y liceal por parte de los verdaderos usuarios del sistema. Ese subsidio estudiantil es a las empresas, a las intendencias, porque salvo el caso de la Intendencia de Canelones en el que se traslada directamente a cada empresa contra la presentación de la factura correspondiente, en el resto de los casos se transfiere directamente a cada gobierno departamental y eso implica que posteriormente cada gobierno departamental lo asigne a cada una de las empresas. Eso es sin perjuicio del eventual subsidio que cada gobierno departamental asigna, tanto a su transporte urbano como al asociado al subsidio del boleto estudiantil.

Además, en el caso del área metropolitana se da una peculiaridad -fue una creación de la Administración anterior-, que es el subsidio a boletos suburbanos con recorridos mayores a 52 kilómetros. En ese caso, es el 10 % de la facturación del boleto común. Eso permite sostener cierto equilibrio en las líneas, porque las líneas de más distancia están subsidiadas o solventadas por ese primer tramo. Eso da un cierto equilibrio al sistema.

Por otro lado, está el eventual subsidio que puede otorgar cada gobierno departamental y, por último, desde la pandemia, apareció lo que se conoce comúnmente como subsidio de guerra, que tiene dos componentes. Uno es el subsidio directo -luego voy a mencionar qué criterio se utilizó- y un subsidio indirecto. ¿Por qué? Porque lo que se tomó como referencia a los efectos de la fijación del monto del subsidio de guerra fue el histórico de 2019 durante cada uno de los meses -básicamente, se arrancó con marzo- menos una minoración del 15 %, que fue el ajuste que en ese momento el Poder Ejecutivo había aplicado de manera general. Eso llevó a que se tomara un histórico cuando al mismo momento el descenso en la venta de boletos y, sobre todo, lo que tiene que ver con el traslado de estudiantes se había ido a alrededor del 20 %. Entonces, existía un subsidio directo en base al histórico y, además, un subsidio indirecto como

consecuencia de esa diferencia que había entre el histórico y el real. Esa diferencia en el real en el primer período, en lo que fueron las cuatro partidas de 2020, estaba en el entorno de 22 %, 26 %, 20 % y 29 %. Esa fue la diferencia que llevó a que se otorgara un plus de subsidio por encima del que se había asignado directamente con el criterio.

A eso se sumó un problema adicional que tiene que ver con la relación entre los trabajadores y los empresarios. Como consecuencia de la pandemia, el ajuste que habitualmente se hacía en marzo no se hizo. En realidad, el último ajuste había sido en setiembre de 2019 y eso trajo como consecuencia distorsiones en el ámbito laboral porque las empresas se veían enfrentadas a una situación en la que no podían asumir ese incremento, y los trabajadores legítimamente reclamaban el incremento que se había otorgado en el marco de los consejos de salarios. Eso complicó la relación en el marco de los consejos de salarios y exigió una especie de paliativo por parte del Poder Ejecutivo para poder llegar a que en junio del año 2020 los trabajadores pudieran cobrar el medio aguinaldo que les correspondía. Ese fue otro de los motivos por los cuales se decidió asignar ese subsidio de guerra, que tiene dos componentes, el directo y el indirecto.

¿Cuál fue la razón fundamental por la cual se creó ese subsidio de guerra y cuáles fueron los criterios que se emplearon? En primer lugar, se pidió a todo el transporte -en este caso al suburbano e interdepartamental- que, a pesar del descenso profundo que había tenido en su facturación del 20 % e, incluso, menos en algunos casos con respecto a algunas empresas, aun así, mantuvieran la movilidad como única manera de poder seguir trasladando. Lo que confirmamos en esa etapa fue el núcleo duro que utiliza el transporte público en Uruguay: servicio de limpieza, servicio de seguridad, etcétera. Ese 20 % que es el núcleo duro de clientes y público objetivo del transporte público se mantuvo gracias a que las empresas mantuvieron la movilidad. Como contrapartida de eso, en la medida en que su paramétrica y la ecuación económica no cerraban razonablemente porque tiene un componente importante en la facturación, o sea, la venta de boletos y la consiguiente utilidad, el Poder Ejecutivo decidió apoyar con este subsidio de guerra que reitero una vez más que tiene dos componentes.

¿Cuál fue la finalidad fundamental explícita desde un primer momento a los efectos de asignar ese subsidio de guerra? Por un lado, evitar que se rompiera el vínculo laboral que existía entre los trabajadores y las empresas. De algún modo, con el seguro de desempleo -el seguro de desempleo parcial después-, se logró algo que parecía relevante, que era que no se rompiera ese vínculo, cosa que hubiera sucedido si esos mismos costos que se asumieron a los efectos de solventar el seguro de paro parcial hubieran ido a parar al despido directo, si se hubieran utilizado con ese fin.

Y la segunda razón, el segundo objetivo, como contracara de eso, fue que no se perdiera ninguna empresa, que ninguna empresa del sistema quebrara. Y, por suerte, ambas situaciones, sustancialmente, se mantuvieron, no hay ninguna empresa -por lo menos que nosotros tengamos conocimiento- que haya descarrilado, que haya quebrado o, incluso, haya ido a concordato. La única empresa que estaba en concordato en el sistema ya lo estaba con anterioridad y no fue consecuencia de la pandemia, seguramente, la situación de la pandemia agravó en algunos aspectos su peculiar situación. Sustancialmente, más allá de razones personales en algunos casos, incluso, de edad, etcétera, no hubo ni despidos, ni alejamientos, ni rupturas de los vínculos laborales en lo que hace al sistema. Sí pervivió el problema de la conflictividad a nivel del Consejo de Salarios como consecuencia del reclamo que los trabajadores hacían en cuanto a aquello que había quedado como rezago del período de setiembre a marzo de 2020 y el ajuste consiguiente por IPC, que tampoco se había dado.

Ahí, finalmente, se fue negociando a nivel del Ministerio de Trabajo y en estos días -seguramente ustedes saben- se está terminando de definir eso. Se verá después si lo que se vota es la pauta del Poder Ejecutivo o se alcanza un consenso. Nosotros estamos muy esperanzados en que con una serie de medidas que se está pensando implementar como refuerzo a esa situación no se llegue a una situación de conflicto y de algún modo se pueda satisfacer lo que es esa deuda laboral que algunas de las empresas mantienen con sus trabajadores.

Ahora bien, en cuanto al subsidio extraordinario o subsidio de guerra, decíamos que en ese caso se otorgó en cuatro partidas. Las tres primeras fueron otorgadas en 2020, una fue otorgada en 2021 y ahora está en proceso de…

(Interrupción de un señor representante.- Respuesta del orador)

——Decíamos, en lo que refiere al fideicomiso del gasoil, la distribución de estas partidas fue justamente tomando como base la distribución que se hacía en el fideicomiso del gasoil. Ese fue el criterio, es decir, del mismo modo en que se asignaban esos montos en el marco del fideicomiso del boleto fue que se asignaron esas cuatro partidas iniciales a nivel de cada una de las empresas operadoras del sistema. Fue exactamente el mismo criterio de distribución, que la hacía -como todos ustedes saben- la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es la que en definitiva hace esa distribución en base a la instrucción del Ministerio de Transporte y, después, transfiere a la cuenta de cada una de las empresas correspondientes. Ese fue el criterio que se utilizó.

En cuanto a los montos -para ir ampliando eso-, acá hay que distinguir, por un lado, el subsistema suburbano y, por el otro, el interdepartamental.

En el caso del subsidio de estudiantes -subsidio de estudiantes regulares-, para el suburbano, fueron $ 171.322.362; para el interdepartamental, fueron $ 82.867.137. Para lo que llamamos subsidio de boleto estudiantil del interior, es decir, lo que se transfiere a los gobiernos departamentales a esos efectos, fueron $ 178.135.559. Y en el caso de Montevideo, que también es beneficiario en ese sentido, fueron $ 956.359.163.

En lo que refiere al subsidio estudiantil rural, es decir, aquel subsidio que el Ministerio transfiere a los gobiernos departamentales para que se cubra el servicio de traslado de los chiquilines en aquellos tramos donde no existen servicios regulares e incluso ni siquiera ocasionales, durante 2020, fueron $ 34.962.638.

En el caso del subsidio covid, para el suburbano fueron $ 205.218.141; para el interdepartamental, la transferencia fue equivalente a $ 177.597.160; para los gobiernos departamentales del interior -con la consiguiente distribución ulterior que hace el propio gobierno departamental, salvo Canelones, que la hace el propio Ministerio-, fue equivalente a $ 108.680.221, y en el caso de Montevideo, fueron $ 321.073.422.

Durante 2020, en el período que va del 21 al 31 de diciembre -ahora después lo voy a mencionar con mayor extensión-, hubo un subsidio por reducción del aforo. O sea, como consecuencia de la pandemia, se les solicitó a las empresas interdepartamentales que redujeran el aforo al 50 % y como consecuencia de eso, se les transfirió un subsidio que, en ese período, fue equivalente a $ 86.274.777.

Todo eso sin perjuicio del aporte que por el fideicomiso del gasoil se estaba recibiendo en forma permanente y -como decíamos- en base a un ficto, porque en este caso no se estaban recorriendo los kilómetros que se recorrían habitualmente: se tomó el ficto de 2019 menos un 15 %. Y eso implicó que, como consecuencia de ese aporte del fideicomiso del gasoil, en el caso del suburbano, se transfirieron $ 709.237.904; en el caso del subsistema interdepartamental, $ 559.183.731; en el caso de los departamentos

del interior, $ 435.136.639, y en el caso de Montevideo, $ 1.130.185.969. Lo cual arrojó un total, para el subsistema suburbano de $ 1.000.778.487; para el subsistema interdepartamental, de $ 905.922.806; para el subsistema interior, $ 756.915.058, y para Montevideo, de $ 2.407.618.544.

Eso en cuanto a 2020. En cuanto a 2021, se vincula básicamente también al subsidio por reducción del aforo, que tuvo un primer tramo entre el 21 y el 31 de diciembre de 2020, únicamente para los interdepartamentales, a los cuales se les solicitó -se les impuso, más que se les solicitó- una reducción de aforo del 50 %, no así al suburbano y a los urbanos, que en ese sentido están regulados por la Intendencia de Montevideo. Este subsidio por reducción del aforo -yendo a los criterios técnicos utilizados, que era lo que también se estaba preguntando- se aplicó solamente a las líneas de corta, media y larga distancia en ese subsistema interdepartamental, a partir del 21 de diciembre, y, con algunas excepciones, estuvo operativo hasta el 20 de julio de 2021, el último tramo de subsidio que se otorgó. Y el criterio de asignación fue, justamente, en una primera etapa, en proporción a los kilómetros que las empresas declararon haber recorrido al Ministerio de Transporte en ese momento, en esas líneas, para ese primer tramo del 21 al 31 de diciembre. De marzo a junio de 2021, cambiamos el criterio, porque no se pudo recolectar toda la información, y se pasó a un criterio de kilómetros declarados al fideicomiso del gasoil de marzo a mayo de 2021. Por último, en el período posterior, en ese tramo entre el 1º y el 20 de julio de 2021, como ya contábamos con la información pertinente, se volvió a tener en cuenta el criterio de los kilómetros recorridos en base a lo que habían declarado las empresas al Ministerio de Transporte en base al fideicomiso, ahí se pudo restablecer la información.

Justamente, como consecuencia de estas dificultades que tuvimos fue que se hizo un planteo en su momento. Hoy el señor presidente hizo referencia a la ley de rendición de cuentas: bueno, usted recordará que en uno de los artículos que se remitieron en el marco del proyecto de rendición de cuentas se le solicitaba al Poder Legislativo que aprobara la posibilidad de que se condicionara la atribución de los subsidios a la remisión de información por parte de las empresas y que en caso de que las empresas no remitieran la información en forma adecuada y temporánea, se trancara lo que tiene que ver con la distribución de los subsidios. Justamente, fue consecuencia de estas circunstancias excepcionales que vivimos, en que no pudimos obtener la información, lo que nos obligó a ir a criterios subsidiarios para poder enmarcar el monto de los subsidios.

Con relación a 2021, se decidió una nueva asignación de subsidios, a los efectos de que se pudiera abonar el medio aguinaldo en junio y que las empresas pudieran cumplir con sus aportes a la seguridad social, básicamente, con el BPS. En ese momento -cabe recordar el pico de ascenso que tuvo la pandemia en ese primer semestre del año-, la dificultad de las empresas se incrementó, su facturación descendió, en algunos casos, como el de los interdepartamentales, hasta el 50 %, y eso requirió una colaboración extra, vía estos subsidios de guerra, por parte del Poder Ejecutivo. Ahí, en el período enero-junio, que es el último que tenemos relevado -sin perjuicio de lo que hay hoy en día solicitado al Poder Ejecutivo-, tenemos una relación distinta.

Para ese período enero- junio, el subsidio de estudiantes regulares, en el caso del subsistema suburbano, fue equivalente a $ 1.696.396; el subsidio para el subsistema interdepartamental por este concepto fue de $ 848.498; para los departamentos del interior, para los gobiernos departamentales, fue de $ 1.961.967, y en el caso de Montevideo, fue de $ 12.322.576. Todo esto arroja un total en 2021 de $ 16.829.437.

En cuanto al subsidio de estudiantes rurales -reitero, aquellos servicios que no pueden ser atendidos por el servicio regular de transporte nacional ni urbano departamental o interurbano departamental-, fue equivalente a $ 395.166.

El subsidio covid general, no el que es consecuencia del medio aforo, sino el general, que aplicó únicamente a los interdepartamentales, fue equivalente a $ 10.281.280.

Y en lo que tiene que ver con el aporte general como consecuencia del fideicomiso del gasoil, en el caso del suburbano, fue de $ 8.109.562; en el caso del interdepartamental, fue de $ 6.661.178; en el caso de los departamentos del interior, fue de $ 5.089.019, y en el caso de Montevideo, fue de $ 12.836.053.

En síntesis, en ese período, enero- junio de 2021, para el subsistema suburbano, en total se transfirieron $ 13.330.187; para el subsistema interdepartamental, $ 17.799.956; para los departamentos del interior, $ 10.182.067, y para Montevideo, $ 30.839.130. Todo lo cual arroja un total de $ 72.142.340

En cuanto al monto global -lo llevamos a dólares para hacer más corta la cifra-, desde que empezó la pandemia, el 13 de marzo, considerando las cuatro partidas que inicialmente se transfirieron durante 2020 como consecuencia del subsidio de guerra y sin perjuicio de los otros subsidios que ya existían -boleto estudiante y subsidio del boleto-, se llevan transferidos a los distintos subsectores alrededor de US$ 192.000.000, una cifra más que considerable en ese sentido.

Creo que esta conceptualización que les mencionaba recién, así como las cifras, contestan la pregunta que ustedes habían planteado inicialmente por escrito, sin perjuicio de que estoy a disposición para responder cualquier duda al respecto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si no hay preguntas con respecto a este primer punto, pasaríamos al segundo punto, donde ustedes nos plantean conocer el estado de situación y avances en la implementación de los medios de control y seguimiento en vehículos de transporte de carga -el ex- Sictrac-, luego de la suspensión dispuesta. ||En ese aspecto, está vigente la suspensión a través del Decreto Nº 117/020 del 1º de abril. Se mantiene esta suspensión, en el entendido de que estamos analizando con nuestro equipo la posibilidad de comenzar a trabajar, en el próximo año, en lo que es un nuevo sistema que tiene algunas similitudes con el Sictrac, que tiene que ver con el control satelital vehicular para el transporte, fundamentalmente, de carga, pero que esté enfocado en lo que hace a la movilidad de ese transporte y en las rutas que se está dando. Para eso es importante la instalación del control satelital.

Quizá, no tan ambicioso como el Sictrac, que tenía otras facetas, pero queremos comenzar con esa identificación clara de por dónde transita el transporte y por qué ruta lo hace con el objetivo único que es planificar de mejor manera las obras a realizar en territorio nacional, fundamentalmente, en la red vial nacional.

Este es el objetivo que en este período de gobierno queremos trazarnos: identificar, utilizando la tecnología, para definir claramente y no errar en lo que hace a proyectos constructivos de rutas nacionales, sin tener presente la realidad del uso que se les da a las mismas a través de los distintos transportes de mercadería, a lo largo y ancho del país

Para nosotros, ese dato es fundamental.

Más allá de que hay una planificación de ejecución presupuestal, la estamos revisando porque hemos encontrado algunas dificultades constructivas en algunas rutas que nos hacen rever la planificación original que estaba en el presupuesto quinquenal y, quizá, sufra algún cambio en alguna instancia de modificación presupuestal, para atender

algunas rutas no previstas en el presupuesto como consecuencia de que se habían construido hace un par de años. Hemos notado un deterioro en alguna de ellas y vamos a tener que intervenir, aunque no estuviera previsto hacerlo.

La situación que visualizamos en cuanto a las razones por las que se daba esta situación tiene que ver -nos parece-, fundamentalmente, con la falta del dato preciso en cuanto al volumen de tránsito que se está dando hoy y que, quizá, no fue planificado adecuadamente, o no se visualizaba que tuviera ese impacto en esas rutas con el tipo de construcción que se realizara.

Ese sí es un tema que nos hemos trazado con los ingenieros y con el equipo de vialidad para, a fin de año, hacer una revisión de lo previsto para el año próximo. Quizá, tengamos que hacer alguna modificación en lo que hace a las prioridades a atender en el año 2022.

En cuanto a la pregunta del ex Sictrac no lo dejamos totalmente de lado, pero la idea es avanzar en este período de gobierno en esa línea de identificación clara de por donde transitar el transporte de carga y por qué ruta lo hace y qué cantidad de mercadería se transporta. También allí estamos incorporando algo que para nosotros es fundamental y hemos logrado un acuerdo con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca para intercambiar la información de lo que son las distintas plantaciones que están en nuestro territorio nacional, dónde están, qué previsiones hay de cuándo se va a cosechar y qué cantidad se estima que pueden generar esas plantaciones para definir y atender la cantidad de carga que pueda afectar la red vial nacional.

La suspensión está vigente. No se descarta en este período avanzar en lo que es la utilización de la tecnología para tener un dato más preciso en cuanto al transporte.

La tercer pregunta refiere a la actualización sobre el fondo de financiamiento de fideicomiso del boleto y opciones evaluadas y la posición que tiene que tiene el Ministerio de Transporte sobre está política pública. El Ministerio, en este aspecto, viene trabajando en lo que hace a un diagnóstico claro de lo que es hoy el fideicomiso del boleto: entendemos que debe ser actualizado y revisado para tomar definiciones claras y sugerencias precisas para lo que deberá suceder con el mismo.

Para esto se está acudiendo a una asistencia técnica del BID, en el marco de una consultoría financiada por dicho Banco; se está realizando un estudio integral y completo sobre todos los subsidios al transporte de pasajeros existente en el Uruguay. Ese estudio estimamos que lo podremos tener pronto para el primer cuatrimestre de 2022. Este será, sin duda, un dato indispensable para tomar definiciones en lo que hace a los criterios que debemos llevar adelante respecto a la revisión del fideicomiso, a la actualización, a una mirada actualizada, para ser justos en la distribución y que esto también busque, de alguna manera, contemplar las aspiraciones que siempre se tuvo en el país de atender y trabajar para mantener la mano de obra en las empresas y que estas puedan sobrellevar cualquier impacto adverso. Además, brindar un buen servicio público de pasajeros que, sin duda, va a requerir continuar con aportes del Estado en lo que hace a subsidios, pero actualizándolos y revisándolos; para ello hemos acudido al BID y hemos tenido un respaldo fundamental porque es una mirada comparada con la realidad del transporte en otros países. Eso, quizá, nos permita tomar definiciones más justas para todas las partes. Estamos confiados en que el Banco Interamericano de Desarrollo ha encarado ese trabajo con mucho entusiasmo y va a ser un elemento fundamental para, quizás, sobre el primer semestre, tener un panorama claro de por dónde iría alguna modificación que pueda surgir de allí. No va a ser un tema de definición política, sino de definición política finalmente como consecuencia de estudios técnicos que nos permitan dar la mejor

solución, pero no en forma directa en base a la percepción política que podamos tener, sino en base a este estudio que hemos encarado.

Con respecto a la pregunta cuatro que tiene que ver con el plan estratégico y acciones a desarrollar en materia de gestión, planificación y consolidación del transporte colectivo de pasajeros en sus diferentes servicios o modalidades para el período 2022-2025, ahí sí le voy a pedir al director de Transporte si nos puede ilustrar sobre lo que es ese plan estratégico en el que se viene trabajando por parte del Ministerio.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Agradezco la pregunta porque nos permite hacer un paneo general sobre cuáles son las ideas y los planes desde el punto de vista estratégico, que tenemos pensado para implementar en este período.

Obviamente, el plan estratégico en relación al transporte colectivo está basado en la política general y en los lineamientos generales de la política de transporte del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En ese sentido, es absolutamente consistente y, por tanto, apunta a la mejora de la gestión, a la optimización de recursos y al aumento de la eficiencia de esos recursos.

Este marco es absolutamente consistente con la misión del Ministerio de Transporte en relación a sus regulados. En nuestro caso refiere únicamente al subsistema suburbano y subsistema departamental, sin perjuicio -y este es uno de los objetivos fundamentales- de la consolidación y la profundización del relacionamiento con otros organismos públicos no solo a nivel del Poder Ejecutivo, sino, sobre todo, en lo que a nosotros nos importa: con los gobiernos departamentales, en especial, con los más directamente involucrados en este tipo de transporte como Montevideo, Canelones y, en menor medida, San José. Para nosotros es fundamental ese relacionamiento que se viene consolidando, profundizando y estamos tratando de institucionalizarlo a los efectos de que pueda alcanzarse un mejor desarrollo de esos planes estratégicos.

En cuanto a los pilares de ese proceso -la mejora de la calidad, la seguridad de los servicios, la movilidad y accesibilidad- después voy a hacer una referencia especial a este punto por la importancia que tiene. Obviamente, es el tema de nueva generación como el de la sustentabilidad ambiental también es uno de los que nos resulta especialmente importante y relevante, y claramente lo que refiere a la regulación tarifaria.

En consonancia con lo que mencionaba el ministro en la respuesta anterior, todo lo que tiene que ver con la innovación tecnológica, por la introducción de vehículos híbridos y eléctricos, es una de las preocupaciones fundamentales. ¿Por qué? Porque vamos a tener que dar señales claras a las empresas al momento de la renovación de flotas ¿y cuáles van a ser los estímulos fiscales, tributarios, jurídicos y políticos que se van a requerir de aquí en adelante?

Seguramente, al momento de la renovación de flota el horizonte de las empresas no esté enfocado en los vehículos a gasoil, sino que necesariamente se tenga que ir desplazando hacia los híbridos o eléctricos. Es claro que el gobierno tendrá que dar mensajes y señales decisivas en ese sentido y en eso es en lo que se está trabajando, como mencionaba el ministro.

Proyectándonos a la planificación 2020- 2025, inevitablemente tenemos que tener presente cuáles han sido los efectos y cuál puede ser la evolución o involución de la pandemia. En ese sentido, estamos ponderando dos escenarios alternativos: un escenario de recorrido hacia la normalidad y un escenario eventual, que ninguno desea, pero que es posible en cuanto a que exista algún tipo de retroceso en la evolución, mejor dicho, en la involución de la pandemia. Por tanto, necesariamente tenemos que trabajar

sobre esos dos presupuestos. Esto cambia muchas cosas: la asignación de recursos, la obtención de recursos para transferencia de subsidios, etcétera.

Hay otro aspecto que no lo teníamos inicialmente en el plan estratégico cuando se planteó en su momento, pero sí hemos debido introducirlo ahora, que tiene que ver con el cambio cultural evidente que se está produciendo en materia de transporte de pasajeros. La poca experiencia a nivel internacional y lo que se puede percibir a nivel nacional, el relevamiento que las propias empresas de transporte están haciendo, indican claramente que se está produciendo un cambio cultural con respecto al deseo y la necesidad que la gente tiene de trasladarse en vehículos de transporte público de pasajeros.

Hoy han aparecido una serie de subsidiarios para viajar: la bicicleta, la moto, las personas que se juntan y terminan financiando viajes en auto, etcétera. Se trata de situaciones que no sabemos si se van a revertir o no, pero están arriba de la mesa y son un componente más al momento de evaluar y ponderar cualquier planificación.

Uno tiende a pensar intuitivamente que en un período tan corto no se puede dar un cambio cultural tan drástico y que la gente abandone de a poco el traslado en ómnibus de pasajeros, más teniendo en cuenta que el núcleo duro -como pudimos confirmar- está en el entorno del 20 %, con lo cual habría un margen bastante grande entre el 20 % y el 80 %, que es lo que… Las propias empresas, entre un 70 % y 80 % de viajes y facturación consiguiente, estiman que van a obtener en un período relativamente cercano, ubicando como hito temporal el mes de julio del año que viene. Este es un elemento que inevitablemente hay que tener en cuenta, sobre todo, a los efectos de la planificación posterior.

El ministro lo mencionaba de manera lateral, pero lo quiero reiterar y reafirmar: para nosotros es muy importante el apoyo técnico que vamos a obtener por la celebración de un contrato de consultoría entre el BID y un reputado consultor, el ex director de Tránsito de la Intendencia de Montevideo, economista Gonzalo Márquez, con una experticia enorme en todo esto. Trabajará con nosotros a los efectos de analizar, concretamente, en esta primera etapa, el régimen de subsidios tal cual está establecido en los distintos subsistemas y aspiramos a que como resultado, como producto final de esa consultoría, se termine con una serie de señalamientos, levantando las inconsistencias de tal modo que nos permita corregir alguna de esas situaciones.

Creemos que va a ser un insumo sumamente relevante e importante que va a contribuir a mejorar ese plan estratégico y, eventualmente, torcerlo en aquellos aspectos en los cuales creíamos que era por donde correspondía.

Finalmente, viendo la realidad y el análisis técnico de la consultoría, se puede llegar a modificar alguno de los planes estratégicos planteados.

A su vez, vamos a tener en cuenta… Y eso ha sido una premisa fundamental desde el primer día en el relacionamiento del Ministerio, concretamente de la Dirección Nacional de Transporte, con el sector privado. Creemos firmemente que el que conoce el negocio es el sector privado; el que sufre el negocio es el sector privado y nosotros, como reguladores, lo que tenemos que hacer es generar el marco adecuado de certeza y de credibilidad para que los operadores privados puedan cumplir adecuadamente su tarea. Eso es lo que nos va a permitir el objetivo final: que el usuario reciba un servicio satisfactorio. El usuario, como cualquier consumidor de servicio, en este caso, tiene derecho a recibir un servicio adecuado, temporáneo, correcto, completo y lo más económico posible y para eso necesariamente nos tenemos que interrelacionar con el sector privado. Lo hemos hecho y lo seguiremos haciendo; estamos profundizando esa relación. Es más: en el caso de la consultoría que se está desarrollando, uno de los

acentos especiales que pusimos -y se le trasmitió al economista Márquez- fue la sugerencia de que tuviera un pantallazo general, más allá de que él conoce adecuadamente el sistema, que tuviera la visión de cada uno de los subsectores y, en algunos casos, no solo las entidades gremiales, sino también -y este es otro de los aspectos que hemos tratado de cultivar desde el primer día- con el sector de los trabajadores; sector relevante en todo esto junto con el de los empresarios. |Se le pidió especialmente al economista Márquez que se reuniera, recibiera insumos y de alguna manera los ponderara y procesara, tanto en lo que es la relación con las entidades empresariales como con las entidades de trabajadores.

A los efectos de poder sistematizar un poco la información e ir completando la respuesta voy a referirme al plan estratégico planteado a nivel del Ministerio con relación al transporte de pasajeros, que tiene dos grandes capítulos. Uno refiere al transporte regular de pasajeros y otro al transporte ocasional. En ese sentido, los voy a analizar en forma separada, refiriéndome a cada uno de los ítems más relevantes que hemos analizado y que pensamos analizar.

El primero fue superviniente y fue una consecuencia de la pandemia, más allá de cuál era la estructura del sistema en el transporte regular de pasajeros y de que -como mencionamos- ha habido un descenso marcado desde el año 2005 y 2006 en la facturación que obligaba y obliga a repensar en algunos aspectos cómo es la asignación de recursos, la distribución de líneas, la búsqueda de una competencia leal entre las empresas, etcétera, es decir, cuáles son los mecanismos y cuáles son los instrumentos más adecuados en ese sentido. Eso nos lleva, necesariamente, a pensar en la necesidad de una revisión de una cantidad de aspectos a nivel de transporte público, ya sea metropolitano, nacional o interdepartamental, con las peculiaridades que cada uno de ellos tiene, que en algunos temas son fundamentales.

Yo no voy a definir los servicios de transporte regular de pasajeros -todos ustedes saben de qué hablamos cuando los mencionamos-, pero sí me voy a referir a lo que hemos podido detectar en ese capítulo, y es que la composición en la asignación de las líneas y, por consiguiente, la ecuación económica que resulta como consecuencia de eso lleva a que haya una distribución más o menos paritaria en un tercio de líneas que reportan una ganancia o una utilidad relevante a las empresas -esto es promedial; ojo; después, cada empresa tiene su peculiaridad- . un tercio de líneas en que existe un empate, básicamente entre los costos asumidos y la utilidad o el retorno que le da esa línea, y un tercio de líneas, generalmente sociales, con las cuales las empresas no ganan plata o directamente pierden. Evidentemente, de acuerdo a la peculiaridad de cada empresa, la cultura de gestión, el reparto de utilidades y su estructura comercial, hay empresas que ganan más o menos dinero con el negocio, ya mirado únicamente como negocio desde el punto de vista comercial. Pero promedialmente, cuando uno mira y hace una radiografía, lo que ve es eso: un tercio, un tercio, un tercio. Eso va atado a una paramétrica que evidentemente va a tener que ser revisada porque la realidad prepandemia es distinta a la pospandemia y, de algún modo, estos insumos que vamos a recibir como producto de la consultoría también van a colaborar en ese sentido. Los diferentes servicios y, especialmente, los economistas del Ministerio de Transporte están trabajando en este momento en un análisis más profundo y en una eventual revisión de la paramétrica que no se va a hacer, por supuesto, sin contar, primero, con la opinión -no con el permiso, sino con la opinión- de las empresas y de los trabajadores porque nos parece que es relevante recoger la opinión calificada de los que -como decíamos- están en la primera línea y son los que si existe un error van a sufrir directamente la consecuencia. Entonces, parece razonable que se les escuche primero.

Hay otros actores más allá de los organismos, de las agremiaciones y de la sociedad civil, que nos parece importante relevar. Hay una relación interinstitucional -como decíamos- con los gobiernos departamentales que pretendemos profundizar. Esa es, por lo menos, la meta, y eso se está dando. Por suerte, tenemos una excelente coordinación con los gobiernos departamentales involucrados. Creo que la extensión total del STM de alguna manera refleja esa circunstancia y -como mencionaba- lo que pretendemos es, además, institucionalizar y dar más calidad a esa relación buscando algún tipo de vínculo más estructurado y más permanente. Pero el vínculo informal, que es el que muchas veces resuelve los problemas, es fluido y es parte de ese lineamiento estratégico que venía mencionando.

Otro tema que nos importa mucho en relación al transporte regular de pasajeros, porque además ha tenido consecuencias judiciales, es el de la accesibilidad. Como todos ustedes saben, existe una ley de discapacidad que regula el tema, aprobada -si no recuerdo mal- en el año 2010, que en uno de sus capítulos -en varios, pero concretamente en uno- que refiere al transporte de pasajeros en servicios regulares exige la reglamentación ulterior del Poder Ejecutivo. Esa reglamentación se hizo -no recuerdo bien si en 2018 o 2019- y cuando esta Administración ingresó se encontró con un regalo, que era un juicio que se había iniciado por parte de una usuaria al Ministerio de Transporte ante el eventual incumplimiento, en esa reglamentación, de los estándares mínimos requeridos por la legislación y por lo que esta señora consideraba que era necesario a los efectos de asegurar la accesibilidad en los vehículos de transporte. Nosotros heredamos la sentencia ejecutoriada, pero aparentemente hubo primera instancia, segunda instancia, llegó a la Corte, en los tres casos la Administración perdió el juicio y hubo sentencia de condena. Tuvimos todos mala suerte porque estuvo el período de transición entre que la sentencia quedó ejecutoriada y no se cumplió, por lo cual la Suprema Corte de Justicia, en una situación absolutamente peculiar, impuso astreintes al Ministerio de Transporte, no recuerdo de cuánto y no les quiero mentir, pero era una suma importante, algo así como $ 10.000 por día. Eso nos obligó a sentarnos con la persona que había ganado el juicio, explicarle a lo que aspirábamos, trasmitirle algunos de estos conceptos que venimos explicando ahora, y asegurarle que el fallo judicial -porque en definitiva era eso: había que cumplir un fallo judicial dictado por la Suprema Corte de Justicia- se iba a cumplir. Por suerte, pudimos revertir esa situación, luego de una negociación bastante atípica con esta señora, que además era abogada -ese quizás fue el disparador de todo esto- y a la que le encantaba litigar, y llegamos a un acuerdo. Pero como consecuencia de esa sentencia hoy nos encontramos con un determinado régimen de accesibilidad y hay que obligar preceptivamente a las empresas a que lo cumplan. Ante esa especie de hecho superviniente hemos planteado a las empresas la necesidad -para cumplir el fallo judicial- de que en el momento en que renuevan la flota necesariamente deben introducir las modificaciones y los estándares de accesibilidad que la Suprema Corte de Justicia le impuso al Ministerio de Transporte.

Otra de las imposiciones de la sentencia fue que se revisara la reglamentación por considerarla insuficiente, inadecuada e inconsistente con la norma legal que se había aprobado en su momento. Por consiguiente, se remitió y está a estudio del Poder Ejecutivo un proyecto de decreto sustitutivo de este para poder adaptarlo a las necesidades y a los requerimientos desde el punto de vista jurídico que había exigido la Suprema Corte de Justicia en ese momento.

Otro aspecto que me interesa resaltar en este sentido, con relación al transporte regular de pasajeros, es la búsqueda, en lo posible, de la intermodalidad. Después, ustedes seguramente vean todo el análisis de lo que implica el transporte ferroviario -sé que los ingenieros también tienen mucho para decir en ese sentido-, pero una expectativa

que existe -después el tiempo dirá si se consolida o no- es que en algún momento las líneas de ferrocarril no sirvan únicamente para trasladar carga, sino también pasajeros. En ese sentido, aspiramos a lograr algún tipo de intermodalidad con el transporte ferroviario.

Se ha planteado una situación peculiar que quiero compartir con ustedes, y es la un proyecto enmarcado dentro del régimen de iniciativa privada que se presentó en su oportunidad frente a Presidencia de la República, que fue al Ministerio, que en este momento está recorriendo los distintos organismos potencialmente involucrados y, después, irá al estudio de prefactibilidad que corresponde, que implica la posibilidad de establecer una especie de ferri entre el Cerro y el Puerto de Montevideo. Hay un inversor, que es un uruguayo -creo que vive en Estados Unidos o Canadá-, que ha planteado esto formalmente, en el marco de esta reglamentación, y que nos ha llevado a evaluar la factibilidad de ese proceso de intermodalidad que llevaría a que la salida de los ómnibus del Cerro permitiera esquivar todo ese traslado que es largo y que a determinadas horas del día es muy complicado. De esa manera, se podría cruzar en ferri, se tomaría el ómnibus urbano en la Ciudad Vieja y de ahí se seguiría el recorrido normal.

Como les mencionaba, ese proyecto está recorriendo distintos organismos, entre ellos la Intendencia de Montevideo, la Administración Nacional de Puertos -porque necesariamente ingresaría por allí-, obviamente, el Ministerio de Transporte, que ya lo tuvo para su análisis, y el informe primario -sin perjuicio de lo que pueda arrojar el informe de prefactibilidad posteriormente- era absolutamente favorable y es uno de los temas que se vinculan con la intermodalidad que les mencionaba.

Un segundo pilar clave de ese plan estratégico en relación al transporte regular de pasajeros tiene que ver con la innovación tecnológica. Creo que todos tenemos clara la potencialidad de la tecnología a los efectos de facilitar cualquier tarea vinculada al transporte. Nosotros pretendemos, en este sentido, alcanzar dos metas fundamentales. Una es un relevamiento adecuado del recorrido de las líneas y las frecuencias en cuanto a los tiempos, y por otra parte, en la medida en que se distribuyen montos muy importantes en materia de subsidios -hoy decíamos que juntando todo lo común y lo excepcional en menos de dos años se distribuyeron US$ 192.000.000- aspiramos a poder medir adecuadamente lo real. Por ejemplo, en el caso del boleto estudiantil queremos saber efectivamente qué estudiantes viajan, o en el caso de los kilómetros recorridos cuántos son efectivamente esos kilómetros y no autocondicionarnos a la declaración jurada de las propias empresas. Quizá, el paradigma de esa innovación tecnológica y el buen ejemplo de todo esto sea el STM -sin duda-, y aspiramos a poder trasladar esa posibilidad de medición y de control al resto de los departamentos del interior. ¿Por qué? Porque hoy -como todos ustedes saben- en el caso del subsidio estudiantil existen algunas asimetrías -salvo en el caso de Canelones que es, quizás, donde las asimetrías se reducen un poco- porque se paga por un ficto de un 50 %. El ministro ya ha dicho en varios foros que se pretende ir hacia el control de lo real y eso será mejor o peor, después, para las empresas a nivel departamental, pero sí va a ser lo justo y lo que corresponde.

En el marco de ese plan estratégico se acaba de firmar hace muy poquito un convenio con el gobierno departamental de Paysandú, que cuenta con empresas que ya tienen dispositivos tecnológicos electrónicos que permiten medir adecuadamente estas circunstancias y que los van a implementar en breve. Eso nos va a obligar a revisar, de alguna manera, el criterio de asignación en un plan piloto con respecto a Paysandú.

Ya hemos avanzado en conversaciones con empresas de Colonia, que también tiene dispositivos electrónicos previstos, así como con empresas de Maldonado que están en la misma situación.

De acuerdo a ese plan estratégico la idea es ir avanzando con pruebas piloto en aquellos departamentos en los cuales se logre que las empresas, por lo menos, en esta etapa inicial, hagan esa inversión primaria en la colocación de los dispositivos pensando, eventualmente, en que si eso se extiende a todo el país pueda surgir algún tipo de financiamiento o de ayuda, ya sea de organismos internacionales o del sector privado.

Otro de los aspectos que refieren a la innovación tecnológica tiene que ver con los elementos técnicos de los vehículos, las mejores condiciones de accesibilidad -como mencioné- y la homogenización de lo que tiene que ver con el control. ¿Hacia qué pretendemos ir? Hacia un control inteligente, con análisis de riesgo, parametrizado. Hoy los servicios inspectivos del Ministerio, en lo que refiere a la Dirección Nacional de Transporte, son muy escasos. Hay menos de treinta inspectores con once vehículos para recorrer todo el país y controlar al mismo tiempo, en forma paralela, el transporte de pasajeros -interdepartamental y suburbano- y el transporte de carga. Entonces, necesariamente tenemos que avanzar por el lado de la tecnología hacia un control inteligente -como decíamos-, con análisis de riesgo, etcétera, que permita ir evolucionando en ese sentido.

El tercer aspecto que refiere a este plan estratégico en relación al transporte regular de pasajeros tiene que ver con la movilidad sustentable. La misma, obviamente, tiene que ser, y es, consistente con la política general del Poder Ejecutivo. El ministro mencionaba hoy ese aspecto, yo no voy a ingresar en él, pero sí quiero mencionar, por lo menos, un ítem que para nosotros resulta muy importante, y es que se ha puesto todo el esfuerzo a los efectos de mejorar desde el punto de vista tecnológico e incluso jurídico, porque nos hemos encontrado -como tantas veces sucede en otros aspectos- con que el derecho va bastante por detrás en cuanto a la velocidad de los cambios que se generan, en este caso a nivel del transporte. La regulación es vetusta e inconsistente y, por lo tanto, a veces se vuelve injusta y va contra el propio sentido común. Entonces, necesariamente, en ese aspecto se tienen que hacer una serie de cambios, más teniendo en cuenta la introducción a corto plazo -ya se ha hecho en modo plan piloto; todos aspiramos a que se siga profundizando- de vehículos eléctricos e híbridos en el transporte de pasajeros y, eventualmente, en el mediano plazo, también en el transporte de cargas, si se da la misma realidad que se viene reflejando en otros países.

Uno de los aspectos primordiales -como mencioné lateralmente- es la renovación de flota. Tenemos que profundizar en ese tema, con autocrítica. Inicialmente, no lo habíamos analizado desde esa óptica, pero ahora tenemos que ponerle especial atención, porque -como decía hoy- al momento de renovar la flota las empresas no pueden seguir mirando únicamente los vehículos gasoleros. Tienen que apuntar -porque el mundo va hacia ahí, no porque se nos ocurra a nosotros- a los vehículos híbridos y eléctricos. Entonces, habrá que dar señales adecuadas, sobre todo, desde el punto de vista fiscal.

Otro de los puntos es el de los aspectos bilaterales que se dan en la regulación de los aspectos comerciales con las empresas. Es decir, el relacionamiento comercial que existe entre las empresas, y entre las empresas y el regulador, en este caso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Como regulador de esas empresas, la función fundamental -además de asegurar que el servicio se cumpla adecuadamente- es la de generar los mecanismos e incentivos para que no exista competencia desleal entre las empresas. En ese aspecto hemos detectado una serie de inconsistencias normativas. Reitero, no es culpa de nadie; se debe al paso del tiempo, a los nuevos mecanismos y a

las nuevas operativas. Existe la posibilidad de incrementar y mejorar lo vinculado al sistema de reserva de asientos, los mecanismos de venta web, la información disponible en publicidad web que se genera. Hoy, todo ese tipo de mecanismo no tiene un soporte normativo adecuado que permita vincular al usuario con el transportista y a la empresa de transporte con el ministerio.

Si se generara competencia desleal en el relacionamiento entre las empresas, el regulador no tendría cómo sancionarlas. Inevitablemente, eso nos lleva a la necesidad de impulsar cambios normativos, sobre todo, con normas de rango legal. En algún momento los visitaremos nuevamente para presentarles algunas iniciativas que tenemos en ese sentido porque se torna cada vez más imprescindible desde el punto de vista práctico. No se han profundizado las disputas por la competencia desleal, quizá, porque a las empresas, en este momento, las unió el espanto, y no han podido enfrentar seriamente esa competencia legítima que tienen entre ellas. Pero cuando esto descienda -como todos aspiramos- se va a dar esa profundización en la competencia y, en ese momento, tenemos que contar con las herramientas suficientes para asegurar que esa competencia sea absolutamente leal.

Hay otra variable que tiene que ver con las terminales. Eso implica, por parte del regulador, mirar y asegurar que el relacionamiento entre las terminales y las empresas de transporte sea adecuado. Hay reclamos recíprocos, ya sea a nivel bilateral como con el regulador, en relación a ese vínculo comercial que se da entre ellos. Quizás, también haya que profundizar en ese aspecto. Uno de los puntos que tenemos planteados en este plan estratégico es analizar seriamente y reconsiderar aquello que haya que reconsiderar, por los costos excesivos que, aparentemente, está teniendo -más en un marco de crisis- ese vínculo comercial que se da, y que lleva a que haya una retracción y una profundización de algunas situaciones de deterioro comercial en algunas de las empresas que recorren el interior.

No ayuda nada la proliferación de terminales que se ha dado en algunos departamentos del interior. En las últimas elecciones departamentales vimos que en todos los departamentos hubo gente que prometió terminal si ganaba la alcaldía. Sinceramente, eso no ayuda al sistema, porque lo vuelve comercialmente inviable.

Otro tema incluido en el transporte de servicios regulares de pasajeros y que, para nosotros, ha tenido una evolución favorable y nos deja muy contentos es que, en el marco de la búsqueda de un relacionamiento adecuado con el sector privado -ya lo teníamos previsto- se generó un procedimiento de gestión de quejas y reclamos de los usuarios. No es un 0800, como se ha dicho; es un poco más completo que un 0800. Las quejas y los reclamos se pueden hacer de manera interactiva a través de una línea de celular que existe, sin perjuicio de que también se pueden hacer llegar por *mail*. Esto nos ha permitido minimizar los reclamos, atender varios, corregir situaciones que no eran correctas y, de algún modo, satisfacer al beneficiario final, es decir, el usuario.

Desde marzo de este año -creo que el 5 o 6 comenzó este procedimiento de manera formal- hasta el día de ayer, se habían planteado dos mil setecientos reclamos. Todos fueron atendidos como corresponde. Se podrá demorar uno, dos días, máximo una semana. Nos estamos refiriendo exclusivamente al transporte de pasajeros, pero este sistema también existe para el transporte de carga con las peculiaridades que tiene en todo sentido. Como les decía, a impulso de la legítima queja, en muchísimos casos, de los propios usuarios nos ha permitido corregir -sobre todo, creo que es la satisfacción mayor- una cantidad de situaciones anómalas, incorrectas, de distinto tenor.

Otro tema que quizá es menor, pero también tiene su importancia en el capítulo del transporte regular de pasajeros es la campaña de comunicación que se ha hecho

aprovechando la visibilidad que tienen los vehículos regulares de pasajeros. Se han analizado una serie de temas; el más reciente fue una campaña que se realizó junto con el Mides y Salud Pública sobre la trata de personas. Se utilizó a los ómnibus como instrumento para difundir una serie de mensajes vinculados a este tema, que tuvo una actuación interministerial.

En cuanto a este capítulo, otro tema que me parece importante evidenciar es el relevamiento de paradas y refugios que se ha comenzado a hacer. Esperamos que en el correr del primer semestre del 2022 podamos tener una fotografía absolutamente veraz de la distribución y, sobre todo, de la carencia de paradas, refugios y de la luminaria. Contamos con la colaboración interministerial de Vialidad y Arquitectura. Están ayudándonos, sobre todo, en el interior, en las tareas de cualquiera de las tres regionales, Vialidad, Arquitectura y Transporte. Se ha logrado una identificación muy grande. Nos hemos llevado sorpresas. En algunos casos, las paradas eran una goma y un palo. Los ómnibus paraban en ese lugar porque sabían que todo el mundo para ahí. No parece serio ni adecuado que la parada del ómnibus sea un pedazo de goma y un palo; tampoco que no haya una luz. Todo ello se está identificando con el objetivo claro y ya definido de corregirlo.

El segundo capítulo, que tiene que ver con el transporte ocasional de pasajeros, es el que necesita más una reformulación normativa. ¿Por qué? Porque el propio desarrollo productivo del país ha llevado a que se dieran una serie de circunstancias que originalmente no estaban previstas en la normativa anterior y que impactan, de manera directa, en la competencia entre las empresas. Este es uno de los puntos sobre los cuales hay que cautelar la competencia leal. Y, sobre todo, lo que tiene que ver con la asignación de recursos y con el control posterior del Ministerio.

En este capítulo hay dos situaciones nuevas muy claras. Una tiene que ver con el traslado de pasajeros que se da asociado a eventuales emprendimientos productivos. Para ponerle nombre y apellido: UPM. Esta empresa ha generado un derrame y un movimiento consiguiente enorme. Muchos de los trabajadores que se trasladan a la parte operativa, de construcción e, incluso, administrativos, para entrar en hora a su trabajo no pueden contar con los servicios regulares porque muchos de esos servicios están pensados con otra distribución, con otro criterio y en otra sintonía y para atender otros recursos, entre ellos, todo lo que tiene que ver con el transporte escolar, de niños, maestras, etcétera. Entonces, han aparecido algunas empresas piratas que bajo el presunto manto de transporte ocasional, intentan ser transporte regular. La forma se comió a la sustancia. De hecho, se está dando esa situación

Hemos intentando regularizar la situación, y de hecho lo hemos realizado, pero ha sido a base de controles, con un esfuerzo extra de los servicios inspectivos y con una regularización obligatoria para una cantidad de empresas. Es una circunstancia que hay que atender porque la realidad indica que eso se da en distintos puntos del país.

Como decíamos, es una circunstancia que hay que manejar y, al mismo tiempo, tenemos que evitar que se genere una competencia desleal con los servicios regulares. Porque así como nos hemos encontrado con esta problemática, nos hemos encontrado con algún tipo de empresa que, por ejemplo, organizaba excursiones a Montevideo todos los días. Una semana estuvo bien, pero el día ocho, ya se acabó.

Como decía, los servicios inspectivos del Ministerio son limitados. Acá la verdad es que esto funciona y que lo detectamos mucho más fácil cuando la propia competencia nos levanta la quiniela. Es el modo en que podemos tomar contacto de manera más fácil con estas situaciones. Se toma contacto y constatada la irregularidad, obviamente, se sanciona, se impone el correctivo y se busca corregir la situación, pero el problema

existe. Ese es uno de los desfasajes fundamentales que hay entre la realidad y la norma que nos obliga a impulsar cambios normativos en ese sentido, y en eso estamos.

El segundo tema nuevo que se presenta -que no es nuevo, pero es cada vez más profundo- tiene que ver con el traslado de los alumnos a través de más de un departamento, de una jurisdicción. Eso genera distorsiones desde el punto de vista normativo.

Otra idea fuerza que tenemos respecto al transporte ocasional, concretamente, en lo que refiere a este capítulo, es el intento de contribuir a la profesionalización de uno de los servicios más importantes de transporte ocasional para el Ministerio de Transporte: los servicios turísticos. Estamos trabajando junto al Ministerio de Turismo a efectos de tener criterios comunes en el control de los estándares mínimos para la asignación de transporte turístico.

Como todos ustedes saben, durante la pandemia, sin duda alguna, uno de los sectores que más sufrió fue el turístico. Hemos flexibilizado al máximo las posibilidades de control -sin caer en ningún tipo de descontrol- buscando que se facilitara la tarea a aquellas empresas que cumplían con esos estándares. Ahí nos encontramos con que hay una asimetría muy grande. El límite entre lo permitido y lo prohibido en el transporte de servicios turísticos es muy finito; no es buena cosa que sea así. Hay cosas que hay que establecer de manera muy clara. No está regulado expresamente; se maneja en base a la costumbre administrativa y al sentido común. Está bárbaro que así sea, pero, a veces, es bueno que también exista certeza jurídica. Por ejemplo, cuando operadores de transporte turístico llevan a la gente a jugar al fútbol, a una fiesta, etcétera. En ese momento comienzan las peleas y los reclamos por parte de otros operadores que, quizás, operan con una regularidad mayor. Ese es un problema que se nos presenta habitualmente.

En lo que refiere a este capítulo este tipo de transporte resulta trascendente. Estamos trabajando con el mismo ímpetu y en la misma línea conceptual en lo que refiere a la innovación tecnológica. Las mismas menciones que hoy hacía con respecto al transporte regular de pasajeros aplican y replican en el transporte ocasional.

Y, por último, hemos intentado mejorar sustancialmente los procesos de fiscalización.

Tanto en el transporte regular de pasajeros como en el ocasional intentamos fomentar dos cosas: la capacitación involucrando a empresarios y trabajadores del sector privado y, al mismo tiempo, a los funcionarios, y el aumento de la coordinación interinstitucional, sobre todo, con otros organismos del Estado y no tanto con los gobiernos departamentales. Por último, otro aspecto que nos preocupa y que tenemos que plantear en este plan estratégico tiene que ver con el fomento de la integración regional, sobre todo en lo que refiere al transporte internacional de pasajeros que, como todos los legisladores saben, ha sido uno de los sectores más perjudicados porque no ha recibido subsidios. Entonces, de algún modo la situación que se generó como consecuencia de la pandemia le ha golpeado de manera muy fuerte. En este momento existe una coordinación absoluta entre los distintos organismos del Estado, sobre todo en lo que tiene que ver con Ministerio de Turismo y Cancillería, a los efectos de intentar lograr que se reingrese a un sistema de normalidad en lo que es el tráfico por carretera. Existe cierta normalidad en el tráfico en el transporte aéreo y en el tránsito fluvial a través de Buquebús y Colonia Express, sobre todo en el río Uruguay, pero no es así en el caso del transporte de pasajeros en el que tenemos una situación que es diferente con relación a Argentina y Brasil. El común denominador es la prohibición de ingreso que tenemos respecto a Argentina y Brasil, pero el porqué de esa prohibición es diferente. Brasil permite únicamente el ingreso y egreso de sus nacionales, en la medida en que cumplan

con los controles sanitarios y no permite en absoluto ninguna excepción, salvo situaciones muy puntuales. En cambio, Argentina tiene un régimen con una válvula de escape un poco más grande, que es la posibilidad de que los ciudadanos uruguayos se trasladen por vía terrestre, ya sea en forma particular o en servicios regulares u ocasionales, con una excepción otorgada por la Cancillería argentina en un trámite que se inicia en el consulado general de Argentina acá, que en general -hoy hablábamos de eso- cuando la razón es relativamente fundada lo autoriza. En ese caso, Argentina limita ese pasaje al corredor de Salto- Concordia y la Cancillería está negociando en este momento la extensión a tres corredores, es decir que se haga la inclusión de Paysandú-Colón y Fray Bentos. El problema de Fray Bentos es que es el mayor punto de ingreso de transporte de carga, con lo cual se dificultaría la administración de los tiempos a determinadas horas, porque aparte hay un paso de frontera en el que toda la parte de migración se hace del lado argentino. Entonces, se complica un poco.

El segundo aspecto que está en discusión a los efectos de destrabar la situación con Argentina tiene que ver con la exigencia que al día de hoy se hace por parte de nuestro país del segundo PCR. Más allá del preceptivo del de las setenta y dos horas antes para poder ingresar, a los siete días necesariamente Uruguay exige que se haga el segundo PCR, con un costo -al tipo de cambio de hoy, que no es el arbolito, sino el oficial- que hace que a los argentinos se les dificulte muchísimo. Hay que pensar que una familia tipo tiene que hacerse cuatro o cinco PCR para poder ingresar y después volver a gastar US$ 400 o US$ 500 para poder salir; eso dificulta mucho. Lo que nos ha dicho el Ministerio de Salus Pública es que está trabajando en ese sentido a los efectos de eventualmente eliminar esa restricción, porque las noticias que hay de Argentina en cuanto a la evolución de la pandemia son muy buenas, ha habido un descenso marcado de la mortalidad como consecuencia del covid y además ha habido un aumento muy marcado de la vacunación. Toda esa combinación está auspiciando la posibilidad de que se evalúe la eliminación de la restricción del segundo PCR. En ese caso, la frontera argentina se estaría abriendo en forma bilateral. Uruguay no tiene más restricción que esa y nosotros ya estamos trabajando en el escenario de que esa situación se va a dar a corto plazo. Todas las oficinas están operativas en ese sentido y está aceitado todo el mecanismo para que una vez que se dé el *ok*, puedan trasladarse sin ningún tipo de dificultad los vehículos de transporte regulares u ocasionales -en cualquiera de los dos casos- de un lado hacia el otro.

Esto es lo que tenía para decir en cuanto a esta pregunta. Quedo a disposición para las preguntas posteriores.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En la pregunta 5 se nos plantea la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ante la iniciativa de la implementación de los corredores metropolitanos.

Le pido al subsecretario que responda a los diputados, para tener una visión de lo que estamos manejando en el Ministerio.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Saludo al presidente y a los demás integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados. Es un gusto comparecer en esta Comisión en la que trabajé en el período pasado. Fuimos compañeros con el señor presidente en esa instancia.

En lo que refiere a la pregunta número 5 puedo decir que en el primer semestre de este año fueron presentados al Ministerio proyectos vinculados a la realización de

corredores o sistemas BRT, que unan nuestra capital con la zona metropolitana. En aquel momento se fundaba la presentación de los proyectos en la necesidad de generar inversiones de porte en un momento duro de la pandemia. Esos proyectos fueron presentados y pasaron a estudio del Ministerio.

Nosotros queremos decir que, si bien esos proyectos son interesantes, sobre todo el principal que se ha manejado que es el corredor de la costa, hay que tener en cuenta distintos aspectos que son importantes para llevar adelante un proyecto de ese tipo. Los sistemas BRT conllevan inversiones importantes en infraestructura. Hay que tener en cuenta estaciones de trasbordo porque por un lado cambian sustancialmente lo que es el esquema actual de transporte hacia esas zonas de la región metropolitana de Montevideo y de la región de la costa metropolitana de Montevideo y Canelones. Hay que definir cuáles son las unidades que se van a utilizar, es decir si son articuladas que llevan un número mucho mayor de pasajeros que las que nosotros estamos acostumbrados en el día de hoy o si van a ser unidades eléctricas o a combustibles fósiles. También hay que definir cuál es la relación y la participación que van a tener los actores privados, es decir, las empresas que hoy cumplen la tarea de transporte. Lo ideal en estos casos es involucrarlos siempre.

En los sistemas BRT se genera un sistema troncal central de unidades más rápidas y eficientes para trasladar un número importante de pasajeros y también se generan circuitos locales en los que hay que atender el servicio local entre la estación de trasbordo y la región cercana a esa vía troncal. Allí también pueden cumplir una importante función las empresas que hoy dan los servicios de transporte. Asimismo, hay que afinar aspectos operacionales para implementar una infraestructura de ese tipo y también hay que generar modificaciones jurídicas y reglamentarias para poder llevarla adelante. Hay un tema que no es menor, que es el de los tiempos finales que tiene el usuario para ir desde su casa al lugar de destino y viceversa. Debemos tener en cuenta eso porque a veces con la mejor intención se pude generar ese tipo de estructuras y después no hay una ventaja. Cuando comparamos el resultado, a pesar de las inversiones, no se genera una ventaja en materia de tiempos, que realmente para el usuario es prioritario. Entonces, los sistemas BRT tienen una inversión muy grande en infraestructura, en los papeles suponen una mejora y en principio son interesantes, pero hay que afinarlos bien para que el resultado final suponga una ventaja para el usuario que es el centro del sistema en este caso.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La sexta pregunta refiere a proyectos y propuestas en referencia a los cambios a operar en la matriz de eficiencia energética en las unidades de transporte colectivo de pasajeros.

En ese aspecto ha habido avances de acuerdo a lo que estaba previsto en el artículo 349 de la Ley N° 19.670, que buscaba implementar en forma equitativa, entre Montevideo y el resto de los departamentos, un subsidio destinado a apoyar la transición inicial de las tecnologías. Esto ha llevado a que se active la comisión técnica en estos últimos tiempos y más aún cuando ya hay algunos resultados con respecto a eso. Es importante mencionar que hasta el momento se han otorgado subsidios a cinco empresas en la adquisición de treinta y cuatro unidades de transporte colectivo de pasajeros eléctricos. Es una experiencia que ha permitido analizar la cuestión en profundidad, con la comisión interministerial y en particular con los ministerios de Industria, Energía y Minería, Economía y Finanzas y Transporte y Obras Públicas y OPP. Justamente, en el día de ayer recibimos un informe del equipo técnico de los cuatro organismos que mencioné, que nos marca claramente que el camino a seguir, previsto en la iniciativa

legal en su oportunidad, es ese, y que debemos achicar los tiempos para avanzar más rápido de lo previsto en esa transformación y la utilización de ómnibus eléctricos. En aquel momento se estimaba en el entorno del 4 % anual y vamos a hacer el esfuerzo para poder llegar a un número y a un diálogo con las empresas que nos permita avanzar más rápidamente, por dos razones. Una tiene que ver con utilizar tecnología que genere un menor impacto ambiental, que es fundamental. La otra razón tiene que ver con lo que hablamos al comienzo, que hace a la reducción de costos operativos que nos permita poder disminuir el esfuerzo que hacemos todos los uruguayos en favor del transporte colectivo de pasajeros.

Con respecto a lo primero, no hay duda de que tiene un impacto favorable prácticamente en un 100 %. En cuanto a lo segundo, puedo decir que en este momento estamos analizando el impacto -se está dando una prueba particularmente en Montevideo con los ómnibus eléctricos- que eso genera en la paramétrica y no es tan plano como uno piensa, no es que si se termina de consumir el combustible eso baja automáticamente; no es así. ¿Por qué? Porque obviamente el coche eléctrico tiene un monto que es casi el doble de la inversión en la adquisición y además tiene un componente que es el recambio de batería dentro de su vida útil, que también tiene un costo relativamente alto, que hace que la paramétrica, en lo que tiene que ver con la amortización del vehículo, tenga un incremento significativo que hay que comparar con la reducción del combustible, que tampoco se elimina porque hay un consumo eléctrico que también hay que contemplar.

Ayer recibimos un primer informe muy interesante sobre todo ese análisis paramétrico y quedamos que en el correr de la próxima semana vamos a mantener una nueva reunión. Ayer, los técnicos de OPP y de los ministerios de Economía, Industria y Transporte nos presentaron un primer informe a los tres ministros y al director de OPP. Se abre una puerta interesante para analizar esas dos alternativas. Sin duda el camino es ese y hay que tratar de avanzar más rápidamente. El análisis más profundo lo queremos dar en el comparativo de la eliminación del combustible con la utilización de energía y de baterías. Allí todavía nos queda algo más para profundizar.

En particular plantee analizar también -va de la mano de lo que manifestó el director de Transporte- lo que hace a los índices paramétricos que hoy se tienen en el subsidio con respecto al consumo de combustible por kilómetro. Me genera alguna duda lo que hoy se está pagando y quizás eso sumado a la consultoría del BID nos puede clarificar el panorama y permitir tomar acciones concretas que vayan en línea con las dos alternativas de reducir el costo del subsidio y también mejorar la realidad ambiental. Estamos trabajando en esa línea.

El primer informe nos marca que puede haber una reducción cercana a un 10 % y no más, pero nos queda trabajo todavía y no me gustaría que ese dato se tomara como una referencia definida, porque en el correr de las próximas semanas va a haber una mirada más profunda. La primera vez que nos contactamos con ese informe fue ayer y hemos solicitado a los técnicos una ampliación, que nos va a permitir poder tener datos más precisos quizás en otra instancia.

La primera parte de la pregunta siete dice: "En función de la ambiciosa apuesta a la infraestructura ferroviaria comprometida en el programa del actual gobierno, se solicita conocer: el plan de obras ferroviarias para el período, cuáles se priorizan y en función de qué uso". Obviamente que loque se está priorizando hoy es la red ferroviaria del ferrocarril central, que es la que nos tiene más activos y comprometidos en cuanto a cumplir los compromisos asumidos por el Estado uruguayo y todos somos conscientes que debemos hacer el máximo esfuerzo para cumplir los plazos. Los legisladores sabrán que los plazos originales fueron modificados en una adenda, que se aprobó a mitad de

año y se acordó con la empresa que está ejecutando la obra de la red ferroviaria, que lleva a que la obra en lugar de terminar en setiembre de 2022 se tuvo que extender hasta el 24 de mayo de 2023, como consecuencia de una serie de dificultades y tires y aflojes de incumplimientos de un lado y del otro, que nos llevó a hacer un esfuerzo enorme para poder mediar y que no se activaran procesos sancionatorios ni hacia un lado ni hacia el otro y llegar a un acuerdo final. Del lado que nos preocupa, que es el lado del incumplimiento del Estado uruguayo, se lograron subsanar las dificultades que estaban referidas fundamentalmente a la no entrega de padrones en tiempo, de acuerdo al contrato original, en lo que hace a padrones que fueron expropiados y que había un compromiso del Estado uruguayo de entregarlos en diez días. Creo que fue un error en el contrato original, porque no se puede pensar en entregar un padrón expropiado en diez días, puesto que no existe la posibilidad de hacerlo. Cuando asumimos, fue el primer dolor de cabeza que tuvimos, y entre el equipo de topografía y la incorporación de más técnicos -que logramos contratar a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo, fundamentalmente, ingenieros agrimensores-, logramos generar un equipo importante que permitió entregar, sobre mitad de año, por el mes de julio, casi mil padrones a la empresa y subsanar esa falta que tenía el Estado uruguayo dentro del acuerdo.

Por otro lado, también fuimos muy rigurosos y exigentes en los controles que referían al cumplimiento de las empresas, donde hay un permanente control que se da en forma semanal. Más allá de los técnicos que están en el territorio, también hay una reunión todos los jueves con los dos ingenieros que me acompañan -los ingenieros Ceiter y González- y con los ingenieros de la empresa, y la verdad es que estamos haciendo un seguimiento permanente para que los tiempos se cumplan y detectar cuando existe algún incumplimiento. De la misma manera que nos cargaron las tintas al Estado uruguayo por los incumplimientos estamos haciendo lo propio a la inversa para tratar de ser rigurosos y que no tengamos que volver a hacer una nueva adenda, sino que se cumplan los plazos establecidos.

Allí tenemos algunos aspectos que hacen a algunas resoluciones que vamos a tener que tomar -quizás en la próxima semana, a más tardar en quince días-, fundamentalmente, con relación al ingreso del ferrocarril a Montevideo. Hoy en la mañana, cuando venía para acá, estuve charlando en forma telefónica con la intendenta Cosse, con quien hay un diálogo permanente para que no surjan tropiezos. Allí hay obras complementarias que no estaban previstas y que hay que contemplar, pero creemos que la semana que viene, en una reunión de trabajo que vamos a tener con la intendenta, vamos a poder definir en ese aspecto algunos temas que aún nos quedan por resolver, al igual que con la Intendencia de Durazno, con la que tenemos una charla pendiente que queremos resolver antes de fin de año, para poder subsanar esas dificultades para que no nos lleven a que tengamos ferrocarril entre Durazno y Canelones, y no en los dos extremos. Ahí hay una tarea que compete a nuestra responsabilidad y estamos tratando de resolver de la mejor manera para que todos podamos cumplir con el compromiso del Estado uruguayo de concretar esta obra.

Así que esa es la prioridad. Si ustedes me hablan de nuevas alternativas en lo que hace a la red ferroviaria, les diría que todas son posibles, porque la habilitación del Ferrocarril Central nos permite incorporar a la red ferroviaria central un 50 % más de uso. Lo que va a utilizar UPM es el 50 % de la disponibilidad de uso de esa red ferroviaria central; ese otro 50 % ha generado varios contactos de privados que están analizando la posibilidad de incorporarse. En esa línea, estamos en contactos permanentes y van a surgir otras oportunidades para llegar a contemplar esos requerimientos y también para poder reducir el fuerte impacto que significa para todos los uruguayos el costo de esta obra, que sin duda es muy importante y requiere de un análisis permanente, para poder

bajar los costos que se van a tener que dar en los próximos años. Estamos hablando de que, como consecuencia de esta obra, cuyo monto final significa casi US$ 2.400.000.000, vamos a tener que pagar unos US$ 400.000 por día durante quince años. Quiere decir que eso es un compromiso muy importante para los próximos gobiernos y para todos nosotros. En esa línea, hay una parte que va a cubrir la operativa de UPM, que está estimada en el 40 %. Estimamos que si podemos incorporarle mayor carga a la red ferroviaria, podemos llegar a cubrir el costo en forma gradual, achicando esa brecha que existe entre el costo y la recaudación por canon que va a generar esa posibilidad.

Es un tema en el que se está trabajando y estamos muy entusiasmados de poder incrementar la carga en forma gradual, de acá a la finalización del período, para que a los futuros gobiernos les quede el menor desfase posible entre lo que se podría llegar a percibir por concepto de canon y lo que va a haber que pagar a futuro por concepto de esta PPP de la obra de la red ferroviaria.

En esa línea, también estamos analizando -de acuerdo a la pregunta que ustedes hacían- alguna posibilidad de alguna otra conexión con la red ferroviaria y allí se está analizando la oportunidad que puede generar la red que va desde Chamberlain a Salto. Esa red ferroviaria tuvo una intervención, que comenzó el gobierno anterior y finalizó este gobierno, a través de un financiamiento Focem, y se había estimado que se iba a poder concretar desde Piedra Sola a Salto en toda su extensión, pero se hizo una estimación errónea que llevó a que no se pudiera finalizar la totalidad de la obra con los recursos previstos. La estimación no solamente fue errónea, sino que fue groseramente errónea, porque no solamente no se cumplió con el objetivo de llegar a ese tramo en su totalidad, sino que se llegó a la mitad, y hoy tenemos una red ferroviaria entre Chamberlain y Salto que está construida solamente en el tramo que va desde Tres Árboles a Queguay, o sea que las dos puntas siguientes no están construidas. Tenemos una ruta en condiciones, una red ferroviaria en condiciones al medio y los dos extremos están sin terminar porque los costos no fueron los que estaban previstos. Eso nos hace pensar que, como gobierno, debemos hacer el esfuerzo de buscar algún financiamiento extraordinario -que no es fácil, pero lo estamos tratando de buscar- para poder unir definitivamente Salto con Chamberlain. Para eso se está trabajando en varias alternativas, pero aún no se ha definido, porque no hay todavía una definición clara de qué financiamiento se puede utilizar. Estamos pensando en poder ampliar la PPP del Ferrocarril Central en una parte, en poder utilizar la licitación que se hizo a través de Focem en otra, pero todo ello requiere más recursos y eso es lo que tengo que cerrar con el Ministerio de Economía, una vez que me alcancen las dos propuestas. La idea es llevar dos propuestas, analizar cuál es la mejor y, después, buscar el financiamiento que encuadre dentro de lo que es la proyección de endeudamiento prevista por el equipo económico, para que no afecte las previsiones.

Esa sería una segunda prioridad, señor presidente, de las que usted preguntaba. No creo que en este período podamos avanzar en otras, más allá del mantenimiento tradicional que se está haciendo en el resto de la red ferroviaria del país, que está llevando a que hoy se estén transportando también algunas cargas en lo que hace al pórtland, en lo que hace a algo de forestación, pero no más que eso en este período. El segundo objetivo que tenemos en el Ministerio es poder llegar a terminar esa obra que se había iniciado y poder unir Salto con el Ferrocarril Central, por una razón de que también visualizamos algún interés de inversores privados que están apostando a la posibilidad de concretar un puerto seco en la zona de Salto que permitiría que el transporte de otros países pudiera aterrizar en Salto, descargar y trasbordar al ferrocarril Eso nos permitiría transportar desde Salto a la red ferroviaria central y empezar a sumar ese 50 % que nos

queda disponible. Como decía, la ecuación cerraría al bajar costos a futuro de compromisos ya generados.

Esa creo que es la primera pregunta del punto 7).

Creo que las respondí casi todas, pero me faltó la relativa al rol asignado al transporte de pasajeros. Alguna mención al respecto hizo el director. Nosotros no lo descartamos. Creo que está ahí, encima de la mesa; puede ser complementario en algún momento. No es que lo tengamos a corto plazo, pero es un tema que hay que seguir trabajando porque se puede incorporar, sobre todo en zona metropolitana, alguna línea de pasajeros a través del ferrocarril. Ahí también puede aparecer, una vez que esté todo esto finalizado, alguna iniciativa privada en ese aspecto; hay alguna versión de que puede haber interés y estamos dispuestos a analizarla; no más que eso. Dentro de lo que es la intermodalidad del transporte, sin duda alguna, el transporte ferroviario puede ser una más, aparte de las que planteó el director de Transporte.

Así que en esa línea estamos y créannos que estamos encima de esto hasta poder llegar a mayo de 2023 como primera meta, que es la que más nos preocupa y, después, a la puesta en marcha de la operativa del ferrocarril, ya que por ley se nos encomienda también el Centro de Control, que no es un tema menor, porque no existe experiencia en el Uruguay y vamos a tener que acudir, por lo menos en los primeros dos años, a técnicos internacionales para que nos ayuden a articularlo adecuadamente para que sea compatible el nuevo funcionamiento del Ferrocarril Central con el resto de la red ferroviaria. Así que en ese aspecto, pienso que el punto 7), salvo que surja otra pregunta, quedó relativamente evacuado.

Con respecto a la pregunta número 8), relativa al alcance, control, regulación y financiamiento de la reglamentación dispuesta por el Decreto N° 176/21 de mayo de este año, que tiene que ver con el boleto para los discapacitados, le voy a ceder el uso de la palabra al director de Transporte.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- El tema es trascendente y nos interesa a todos sobremanera en ese sentido, y aparte es un tema necesario.

Tenemos una restricción formal, que es que el organismo ordenado por el decreto a los efectos de determinar quién es discapacitado y quién no lo es, el Departamento de Certificaciones y Juntas Médicas del Ministerio de Salud Pública, ya no existe. Ese es un problema de carácter formal. Pero el problema sustancial es que, en realidad, tampoco tenemos claro cuál es la cantidad de discapacitados que aplicarían dentro de este concepto. La única referencia que hay es la del censo de 2011, en el cual, entre otras cosas, se preguntaba si la persona se autopercibía con algún tipo de discapacidad y, en ese caso, cuál era. Y ahí, un 15 % de los censados se autopercibía con algún grado de discapacidad, sin llegar a definir cuál era. Si tomamos esa cifra, estamos hablando más o menos de 450.000 personas con discapacidad. Si miramos el instrumento tal cual está planteado, esto implica que las empresas de transporte colectivo de pasajeros, tanto a nivel suburbano como interdepartamental, deberían emitir el carné de discapacitado y permitir viajar de esa manera a las personas que lo tengan, lo cual resulta razonablemente imposible, atenta contra el sentido común.

Entonces, para encontrar una solución, se está trabajando a nivel del Mides, que es el organismo natural para definir esto, buscando un baremo común de discapacidad, es decir, una definición definitiva de qué es discapacidad, porque ahí aparecen problemas también entre los organismos: no es el mismo el concepto de discapacidad para el Banco de Previsión Social que para el Ministerio de Salud Pública ni para el Mides. Entonces, necesariamente, algún organismo tiene que definir eso. Hay una comisión en este

momento que está trabajando, que está integrada, además de por el Mides y el Ministerio de Salud Pública, por el Ministerio de Transporte, donde se está buscando una conceptualización. Y una vez que esto se logre, hay otro análisis que hay que hacer y es ver hasta dónde se extiende esa posibilidad, porque hay distintos grados de discapacidad, sin perjuicio de que hay discapacidades reversibles. Y después hay que ver incluso temas como el propio ingreso de la persona; si no, se da la paradoja de que una persona podría llegar a importar un vehículo de discapacitado y, a su vez, tener el carné gratuito de discapacitado.

Son temas que hay que definir, pero creo que lo que está claro es que el sistema tal cual está evidenciado por la norma reglamentaria no resulta aplicable por el perjuicio directo, imposible de solventar por parte de las empresas y en este momento lo que se está haciendo es trabajar a los efectos de determinar el concepto de discapacitado que aplique para la reglamentación y, en definitiva, permita limitar y priorizar a quién se le otorga ese beneficio.

Nada más, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a la pregunta número 9), que refiere a la situación de los muelles deportivos a partir de la modificación de competencias establecidas por el artículo 348 de la LUC, por el que se le transfiere la administración y mantenimiento a la ANP, al amparo de la Ley de Puertos, del año 1992, le voy a ceder la palabra al director nacional de Hidrografía para que la responda.

SEÑOR PAOLINI (Marcos).- Gracias, ministro. Gracias, señor presidente. Buenas tardes para todos.

Con respecto a esta pregunta, podemos decir que, semanas pasadas, se realizó el traspaso de los puertos deportivos de Carmelo, Colonia y Piriápolis a la Administración Nacional de Puertos, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 348 de la LUC. Como es sabido, en el último año, por razones por todos conocidas, no fue conveniente efectuar el traspaso de todo el conocimiento de los funcionarios, tanto teórico, como práctico, a los funcionarios y a las nuevas autoridades, en este caso, la Administración Nacional de Puertos. Por eso, el traspaso se ha iniciado recientemente y, a la vez, en etapas, para poder llevarlo adelante en el marco de todas las limitaciones que tuvimos por la pandemia en este tiempo pasado.

Básicamente, con respecto a la LUC, es lo que tenemos para aportar.

Con respecto a la Marina 3 del puerto de Punta del Este, la pregunta es quién asume las inversiones necesarias para su mantenimiento. Como está establecido en el decreto, todas las inversiones, tanto de funcionamiento como de mantenimiento, actuales y futuras, las asume el Yacht Club de Punta del Este; también el pago de las tarifas de luz y de agua, y el canon que está establecido en el decreto. Eso es por cuenta del Yacht Club de Punta del Este.

Después, en función del recorte presupuestal establecido para el período 2020-2025, se habla de las políticas en materia de inversiones en los puertos deportivos y atracaderos. Es otra pregunta que también voy a contestar, de acuerdo a las directivas del ministro. Lo primero que se destaca en cuanto al funcionamiento de los puertos deportivos que están en la órbita de la DNH, en este período y hasta el momento, no ha habido recortes presupuestales con respecto al funcionamiento. Por el contrario, se ha incrementado el presupuesto en este período, a pesar de la pandemia, en lo que refiere al funcionamiento.

En cuanto a las nuevas inversiones de los puertos que se traspasan van a estar a cargo de la ANP.

Con respecto a los puertos que permanecen momentáneamente en la órbita de la Dirección Nacional de Hidrografía, se van a realizar todas las inversiones y todos los gastos de funcionamiento que sean necesarios para mejorar la eficiencia de los mismos.

Para el próximo año tenemos previsto continuar con la obra del futuro Puerto de Punta Carretas. Tenemos que separar lo que son las obras de puertos deportivos, de futuros puertos, con los puertos habilitados. El Puerto de Punta Carretas por ley no ha sido habilitado, está en obra, es un futuro puerto y está en *stand by* supeditado a dos iniciativas privadas para terminales de pasajeros, una está en la etapa de factibilidad y la otra en la etapa de confidencialidad; no ha sido levantada de acuerdo a la ley. Estamos esperando qué decisión se toma respecto a estas iniciativas privadas porque seguramente alguna de ellas, en el caso de concretarse, van a afectar o a interactuar con las obras del Puerto de Punta Carretas. Tenemos previsto, para el próximo año, reiniciar las obras en ese Puerto.

Tanto la administración anterior como lo que se planificó en 2020 para el quinquenio, no tenía previsto grandes inversiones -pequeñas tampoco- en los puertos deportivos habilitados. Lo que tenía previsto la administración anterior eran los gastos de funcionamiento y pequeñas obras de mantenimiento; esas se han mantenido, las hemos ejecutado en 2020 y 2021, y se van a mantener. Grandes inversiones no había; sí están las obras, como mencioné recién, el caso de la obras de Punta Carretas, que está supeditada a lo que ya expliqué.

Lo que sí tenemos en el plan estratégico y lo que debemos desarrollar son los dragados, que hace más de veinte años que no se realizan, tanto en los canales de acceso a los puertos deportivos como en los propios puertos deportivos. De no hacerlo, estaremos teniendo serios problemas tanto en las marinas como en los accesos a los puertos deportivos. Hace más de veinte años que no se realizan esos dragados; en este momento, estamos con licitaciones y procediendo a iniciar esta tarea de dragado en los puertos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto a la pregunta diez, se solicita conocer el plan estratégico alternativo al presentado por la ANP en el año 2018, ya que la decisión de extender la concesión del TCP hasta el año 2081 contradice la visión estratégica definida en el plan maestro elaborado con la participación de todos los actores de la comunidad. Esto es lo que dice la pregunta, no quiere decir que compartamos esto, ¿verdad?

Le voy a pedir al subsecretario que responda lo que se pueda.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No voy a entrar en el tema de la concesión del TCP porque ya fue informado en cuatro instancias parlamentarias, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, y en esta propia Comisión. Ese tema está suficientemente discutido, por lo menos las posiciones.

Sí recuerdo que en 2018 la ANP elaboró unas líneas estratégicas, 2018- 2035. Cuando llegamos al gobierno anunciamos que nos parecía importante realizar un plan maestro de puertos. En ese sentido, nos abocamos, con el financiamiento de un organismo multilateral, a trabajar en el tema. Fueron elaborados los términos de referencia, que están prontos, y luego hubo un tema de financiamiento, de asignación de recursos a los países, una restricción presupuestaria que atrasó un poco los planes, pero seguimos trabajando en el tema, buscando el financiamiento para poder llevar adelante el plan maestro.

En ese sentido, eso es lo que podemos informar.

Queremos decir que ha habido un importante crecimiento en el movimiento de contendores en el Puerto de Montevideo, en el último año, y si vamos al año móvil octubre de 2020 y setiembre 2021, vamos a notar que estamos superando los 900.000 TEU movidos en el Puerto de Montevideo. Hay un crecimiento de un

18 % con respecto al año móvil anterior. Creemos que es importante esta cifra y queríamos comunicarla en la Comisión para que sea de conocimiento de los señores legisladores.

La pregunta 11 refiere a la siguiente consulta hecha por la Comisión: "Dada la sustitución del ingeniero responsable del equipo de supervisión del proyecto a cargo de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, responsable del proyecto Ferrocarril Central, cuyo salario supera los $ 800.000 mensuales, se solicita conocer: 1) Los motivos, aportes y mejoras significativas que se esperan obtener con la referida contratación. […]".

En esta línea se venía trabajando; hubo un trabajo conjunto. Me gustaría que el ingeniero Carlos González pudiera trasmitir un poco qué nos llevó a confirmar esa decisión que se venía trabajando. Si no hay inconvenientes, les pido a ellos que hablen, ya que los informes técnicos tuvieron mucho que ver para que se tomara esta decisión.

SEÑOR GONZÁLEZ (Carlos).- El esquema que se tiene desde los inicios para gestionar la obra del ferrocarril es un esquema donde el MTOP tiene delegado el servicio de supervisión de la obra en la Corporación Ferroviaria del Uruguay y ahí es donde interviene, en este caso, el ingeniero Jorge Kliche, que es por quien se consulta aquí. Anteriormente a él, quien había era un arquitecto argentino. Creo que la dificultad mayor que se planteaba tenía mucho que ver con la segunda condición: que no fuera uruguayo quien estuviera en el cargo.

Al margen de tener una solvencia técnica imprescindible para la complejidad que tiene la obra para el país, creo que la segunda condición es la que determina los resultados cuando vamos a hacer cualquier trámite: cuánto conocemos de la normativa, de los procedimientos, de la gente y de las estructuras, que era lo que estaba a la vista que era lo que venía generando las mayores dificultades. Ese ha sido el trabajo fundamental de este equipo que ha estado bajo el mando del ingeniero Jorge Kliche, en una etapa de obra donde se han podido superar algunas dificultades de dispersión. Las obras lineales, tanto las carreteras como las ferroviarias, nos generan un montón de dificultades a la hora de los controles, porque se extienden en cuanto a longitud, entonces uno no tiene los equipos concentrados para controlar.

En el caso de las carreteras, en Uruguay hemos llegado a reconocer que la longitud crítica razonable son 30, 40 o 50 kilómetros. En cambio, en una obra del tipo del ferrocarril hablamos de 240 kilómetros. Por tanto, en principio, requería una cantidad de gente dispersa en el territorio, cosa que ahora se ha venido reduciendo. Hoy se trabaja un poco más concentrado, tanto en el armado de material de vía como en la aplicación de materiales. Si bien se reduce la necesidad de gente trabajando en el territorio, se incrementa muchísimo la dificultad respecto a permisos, autorizaciones, el pasaje de los pasos a nivel en cada una de las ciudades, especialmente en lo que tiene que ver con Montevideo. Hoy tenemos estudios presentados a nivel de anteproyectos; tenemos que presentar estudios ajustados a la realidad cuando la obra está llegando a las etapas de ejecución. Eso requiere una razonable revisión técnica que tenemos que hacer, tanto de nuestra parte como de parte de los que tienen que aprobar los proyectos, que lleva tiempo. Tenemos el caso de la Intendencia de Montevideo, de las del interior, pero también tenemos el trabajo permanente con Dinacea.

La segunda condición que señalé en cuanto a que el ingeniero tenía una vasta experiencia en obras de gran tamaño y el conocimiento de cómo operamos las distintas entidades es muy valiosa, porque capaz que alguien va a hacer un trámite y nos vemos tratando de corregir algunas dificultades internas. Bueno, esas mismas dificultades son

las que se evitan cuando alguien tiene bastante solvencia y conocimiento de cómo funciona la parte administrativa. Ese ha sido el mayor beneficio que hemos visto.

También hay una cuestión muy particular y esta implica que se nos reduzca el número de ingenieros capaces de enfrentarla, ya que requiere de muchísimo de conocimiento de la parte de gestión de proyecto, por encima de conocer las cuestiones específicas técnicas. Se trata de una obra PPP y las obras de Participación Público Privada tienen cierta libertad para el operador, en este caso, para que trabaje por delante de nosotros. En realidad, la empresa es quien propone y quien define sus metodologías propias de autocontrol. Por lo tanto, se requiere de una especificidad interesante. Creemos que con ese equipo de control que tenemos, por encima de esa supervisión -digámoslo así-, que con la participación de los técnicos que forman parte de ese equipo hemos podido levantar una cantidad de dificultades que teníamos. Esto no quiere decir que las hayamos eliminado o que creemos que no vayamos a tener otras; obvio que no, pero esto nos ha dado la tranquilidad de que estamos con una solvencia técnica del lado de lo público que es lo que nos interesa y nos obliga a defender y a trabajar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sin duda, la incorporación de este técnico uruguayo con una vasta experiencia nos permitió destrabar muchos de los problemas que mencioné al inicio y nos permitió redondear esa adenda; conjuntamente con los dos ingenieros que me acompañan armaron un equipo que logró, por lo menos, evitar cualquier juicio o sanción que se le pudiera generar al Estado, encima del alto costo que tiene la obra.

En eso coincidimos los tres: ayudó muchísimo su experiencia. Yo no lo conocía, pero la verdad es esa. También nos está ayudando muchísimo por el estupendo vínculo que tiene con el equipo de la Intendencia de Montevideo, con el que ya ha trabajado en otras ocasiones. Son las dificultades que quizás tenía un técnico prestigioso extranjero: no tenía la posibilidad de conocer en detalle la idiosincrasia uruguaya. Más allá del costo, fue una gran inversión para poder destrabar todo esto que, obviamente, tiene un límite y es cuando finaliza la ejecución de la obra.

Con respecto al segundo punto: "En conocimiento de la adenda introducida al contrato original, se solicita conocer las razones y condiciones que se modifican con esta incorporación, sobre todo, en materia de plazo y ejecución del contrato, calidad de la tarea y precio final de la obra". Me gustaría que el ingeniero Ceiter introdujera algún dato más sobre estos tres puntos específicos que ustedes plantean: plazo, ejecución del contrato, calidad de la tarea y precio final de la obra.

SEÑOR CEITER (Luis).- El ministro adelantó cómo fue la secuencia que condujo a la necesidad de generar una modificación del contrato PPP y, paralelamente, estamos negociando una modificación del contrato de obras adicionales, otro contrato que acompaña a contrato de Participación Público Privada del ferrocarril. Esa solicitud de modificación del contrato de Participación Público Privada fue iniciada el año pasado, fundamentalmente, a raíz de las dificultades que se generaban por la no disponibilidad de la faja de vía para realizar las obras, lo cual estaba llevando el contrato a una situación de complejidad que podía hacer peligrar la ejecución de la obra. Ese trabajo se inició el año pasado cuando llegamos al Ministerio; con el ministro Falero nos encontramos en plena negociación de los términos de la modificación. La modificación, que fue firmada a fines de setiembre del presente año, introduce una serie importante de acuerdos por las dos partes, de forma tal de poder viabilizar la ejecución del contrato en tiempos adecuados a las necesidades del Estado uruguayo. Por supuesto que desde el punto de vista de la calidad no tiene ninguna modificación el contrato: rigen las mismas condiciones originales de los requerimientos técnicos y especificaciones de la vía y de la operativa ferroviaria en

los años durante los cuales el contratista va a tener a su cargo el mantenimiento, pero introduce una serie de modificaciones en cuanto a plazos, con compromisos asumidos por las partes. El primero refiere a la disponibilidad de las expropiaciones, con plazos que se tenían que cumplir en el mes de julio y de agosto de este año, los cuales fueron cumplidos estrictamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como lo había adelantado el ministro; de un proceso que inicialmente en el contrato preveía alrededor de trescientas expropiaciones, vamos en más de mil, con complejidades enormes que implica que al día de hoy tengamos equipos de seguimiento social de lo procesos de realojos y sustanciación de la finalización de las escrituraciones, pero la faja de vía hoy está en su totalidad a disposición del contratista. Por tanto, desde el mes de julio y agosto está en su poder y, por lo tanto, está trabajando con plena disposición de los espacios físicos que necesita para la ejecución de la obra.

La modificación del contrato genera una nueva fecha para la puesta en servicio o el acta de contratación final de las obras, con una separación que se introduce en la modificación, que refiere a las obras principales y a las obras accesorias. El 24 de mayo de 2023 las obras principales tienen que estar terminadas o sea que la vía tiene que estar operativa, con todos sus elementos técnicos de infraestructura ferroviaria, de señalización y de comunicaciones, con un centro de control de tráfico funcionando, de forma tal que puedan empezar las pruebas para la puesta en servicio del operador ferroviario que va a operar sobre la vía.

Las obras accesorias están ligadas a las obras ferroviarias, pero no necesariamente están en la faja de la vía; tienen un plazo de finalización que se estableció al mes de setiembre del año 2023.

La modificación del contrato introduce también la posibilidad de entregas parciales, que no estaban previstas, que están previstas para el 24 de setiembre al 22 de octubre; 24 de octubre al 22, 24 de noviembre al 22, así los 24 hasta el mes de mayo del año 2023, con un montón de otras prescripciones en cuanto al adelanto de los pagos por disponibilidad de esos tramos parciales, pero la fecha esencial para nosotros es la del 24 de mayo del año 2023.

El plazo de vigencia del contrato va hasta el 8 de setiembre del año 2038; se hacen una serie de disminuciones y aumentos de los volúmenes de obra o de las obras previstas, con un incremento de las obras, por necesidades que surgieron en la evolución del proyecto y en la disponibilidad del proyecto ejecutivo; en ese momento, se identificaron algunas necesidades que se introducen en esta modificación del contrato

Esa mayor cantidad de obras significa que el pago por disponibilidad que tendrá que hacer el Estado uruguayo a partir de la fecha del 24 de mayo de 2023 pasó de US$ 406.000 diarios a US$ 414.522 por día; esto es lo que pagará el Estado uruguayo durante quince años por día por tener la vía disponible. Eso, más un período adicional de mantenimiento de siete años que está previsto en el contrato original, lleva a esa fecha final del año 2038.

Finalmente, están las disminuciones y aumentos de obras que se introducen como elementos principales de la modificación del contrato. En cuanto a reducciones se hace una optimización de estructuras. En el pliego licitatorio se establecía un montón enorme de alcantarillas que se pedía que se pasaran a puentes, pero con la evolución de los estudios durante el proyecto ejecutivo se determinó que no en todos los casos era necesario ir a estructuras tipo puente. Por lo tanto, hay todo un planteo de optimización de las estructuras. Se suprimen dos pasos a nivel urbanos, se reduce el acondicionamiento de algunos pasos a nivel y se reducen los gálibos -las alturas- en las trincheras. El proyecto tiene varios tramos en Florida, Canelones, 18 de Mayo, Capurro

-en Montevideo- y Las Piedras en los que el ferrocarril va en trincheras. Por problemas que se detectaron en las condiciones de las napas freáticas y de los suelos en la zona se hizo una reducción de las trincheras, o sea que no van a ser tan profundas, y esas son disminuciones del proyecto.

Se hizo un estudio muy profundo de la normativa de aplicación del proyecto respecto al espesor del subbalasto y del balasto, que es la piedra que va en la vía, y se hace una reducción de cinco centímetros en esos espesores, lo que implica un volumen importantísimo para la obra de un material que, además, es difícil de conseguir. También se hacen algunas modificaciones o reducciones en cuanto a obras de puentes, en algunos puentes ferroviarios menores y en el puente sobre el Río Negro, que se suprime del alcance de la obra.

Por otra parte, se aumenta el alcance de la obra porque se introduce un *bypass* ferroviario en Sarandí Grande para que el ferrocarril ahora no pase por dentro de la población.

También se hacen algunas modificaciones de trazados en lugares donde se identificó la necesidad de mejoras, como algunos pasajes peatonales asociados a escuelas. En Juanicó por ejemplo, se hacen pasajes subterráneos para no generar conflictos de interferencia del ferrocarril con zonas de uso peatonal habituales. A la vez, se generan algunos otros pasajes peatonales subterráneos.

También se incorporan nueve estructuras subterráneas para pasaje de ganado en puntos localizados, fundamentalmente en tambos grandes donde hay potreros de un lado de la vía y el tambo está del otro.

Se hacen algunos otros pasos inferiores por necesidad de pasaje de vehículos y se incorporan también pasos a nivel que no estaban identificados originalmente en el proyecto. En este caso, son siete pasos adicionales, aparte de todos los que originalmente estaban en el proyecto.

La modificación del contrato PPP está fundamentada en cuanto a los plazos en un documento paralelo que fue aprobado también con la intervención de todos los equipos técnicos que hemos participado en el proyecto, que es lo que se llama el plan de aceleración, presentado por el contratista. Este es un documento bastante complejo presentado en octubre del año pasado, con una modificación -que es la que estudiamos nosotros- de julio de este año, donde aparece todo el nuevo cronograma que lleva al cumplimiento de estas fechas generales que hemos planteado nosotros, se incorporan todas las fundamentaciones técnicas de estas decisiones que he comentado rápidamente a nivel de obras que se disminuyen y obras que se adicionan, y se establece todo el nuevo cronograma de cumplimiento del proyecto. Allí el elemento sustantivo o el más crítico que tenemos -que es encabezado en cuanto a su sustanciación técnica y negociación por el ingeniero Kliche- es el que tiene que ver con los pasos a nivel en la ciudad de Montevideo. Se trata de cuarenta y dos pasos a nivel, muy complejos, cada uno de ellos con estudios de ingeniería particulares que contaron con la participación de varias direcciones de la Intendencia de Montevideo para su aprobación, y que han enfrentado la dificultad de que en los estudios originales de la época de la licitación tenían lo que denominamos un tiempo de bajada de barrera que con la evolución del proyecto ejecutivo tuvo que ser modificado y aumentado. Eso llevó a que en estos momentos todavía estemos haciendo estudios de impacto de tránsito de la mayoría de esos pasos a nivel nuevos, con los nuevos tiempos de bajada de barrera y con la identificación de nuevas obras que en estos momentos estamos definiendo. Algunos son túneles complejos en la ciudad de Montevideo, que nos condicionan bastante la ejecución de la

obra en cuanto a los plazos y son parte de lo que hablaba el ministro respecto a las cuestiones que se están manejando con la Intendencia de Montevideo.

Ese plan de aceleración es un documento complejo que acompaña esta modificación del contrato, pero es el que da el marco para que en estos momentos estemos trabajando sobre la base de una planificación adecuada, en coordinación con todas las entidades que participan en forma lateral del proyecto, fundamentalmente en lo que tiene que ver con los servicios de los entes públicos, donde también se pasó de una determinación inicial de un orden de trescientos cruces de servicio a mil doscientos hoy en día, con algunas cañerías complejas de OSE, de gas, de fibra óptica.

Nosotros, que en algunas ocasiones hemos tenido la suerte o la desgracia de participar en proyectos grandes como estos, sabemos que estos procesos en proyectos de la alta complejidad, como este, son naturales y requieren mucho esfuerzo y seguimiento constante para poder cumplir con los plazos.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La pregunta doce refiere a algunos temas que están vinculados a la Dirección Nacional de Vialidad, por lo que pediría que se le otorgara el uso de la palabra al director nacional de Vialidad para que evacúe estas consultas. La pregunta menciona la chatarra del punte Agua Sucia, arreglos del puente Osiris, y se refiere al tramo de Casa Sainz y Ruta Nº 6.

SEÑOR CIGANDA (Hernán).- Con respecto a la chatarra del puente Agua Sucia, en el ingreso sur de Sarandí del Yí, por Ruta Nº 6 -el puente que colapsó en enero de 2019-, puedo decir que no se retiró. Si bien se desguasó el puente de hierro existente, que tenía más de cien años, al que un camión atropelló, colapsándolo, no se sacó la chatarra porque la intendencia, en su momento, estaba interesada en tener esos restos. Luego desistió de ese interés y hoy, a las tres o cuatro de la tarde, se abrirá un llamado que se hizo para interesados en chatarra y se estaría sacando por la empresa que lo gane.

En cuanto al trazado de la Ruta Nº 6 desde Casa Sainz al kilómetro 329, es un proyecto que ya se hizo en la Dirección Nacional de Vialidad y está próxima a salir la licitación para la construcción de este tramo. Van a ser dos tramos; en total son 140 kilómetros, porque el tramo no es solo hasta el kilómetro 329, sino que llega hasta la Ruta Nº 26, en Caraguatá. Acá hay una corrección de curvas, de todo lo que es la planimetría de la ruta y se está a punto de que se haga el llamado a licitación.

Había otra pregunta relativa a por qué el *bypass* no pasaba por Sarandí del Yí. Ese es un trazado que está hecho por lo que es la PPP y este *bypass* va a quedar finalizado a mediados del año que viene. Se trata de un trazado que no es inundable e implica el cambio de estos dos puentes, uno de los cuales es el que colapsó, de 60 metros, y el otro un puente de 135 metros. Este *bypass* va a tener un puente de 750 metros y la obra va a quedar finalizada a mediados del año que viene.

SEÑOR PRESIDENTE.- Abrimos la ronda de preguntas de los señores legisladores, a quienes les pedimos que sean concretas; a la delegación también les pedimos respuestas concretas porque nos están quedando treinta y nueve minutos para levantar la reunión de la Comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Saludo en nombre del ministro a la delegación y agradezco el profundo trabajo realizado por la delegación ministerial.

Va a ser difícil ser concreto, pero haremos el esfuerzo.

Algún legislador con más experiencia que quien habla siempre ha recomendado que en una comparecencia de Comisión no es bueno entrar en debate con los invitados. Hay una suerte de norma no escrita que así lo establece y puede ser visto como una descortesía. Por tanto, pido disculpas a la delegación si en esa suerte de debate e intercambio de opiniones uno entra en esa descortesía; hago la aclaración con la debida antelación.

Yo quisiera concentrarme en tres aspectos de la devolución que la delegación del ministerio realiza para formular algunas observaciones y diferencias en la información que se nos trasmite

La primera de ellas tiene que ver con el sistema de control al transporte de carga en las rutas nacionales. Si ha habido realmente una política de Estado en esa materia, precisamente el transporte de carga creo que es el ejemplo más paradigmático. No olvidemos que la implementación de un sistema de control y la formalización del transporte de carga da inicio en el año 2001, a través de la Ley Nº 17.296, y luego tiene diversos aspectos reglamentarios que van intentando implementar la voluntad del legislador hasta que se llega, en el año 2017, concretamente, a la implementación de la Guía Electrónica de Transporte de Carga. Ese proceso quedó rengo, porque de alguna manera en 2017 lo que se preveía era la implementación de la guía de carga y complementariamente otros aspectos que hacían a la regulación del transporte de carga, control de carga, situación del acopiador, particularidades salariales, que tienen una fuerte incidencia en el precio del flete, pero la resolución ministerial, a pesar del largo proceso y de la política de Estado -reitero- implementada en el año 2001, fue dejada de lado con la resolución del pasado mes de abril de 2020, donde en su parte expositiva se remite a las dificultades en la implementación y de poner en operativa el régimen de infracciones o sanciones dispuestas para su incumplimiento.

He intentado seguir al ministro y a su equipo a través de los medios de comunicación -es un ejercicio que también nos permite tener una nueva visión sobre las políticas que el Ministerio quiere implementar- y el ministro en alguna audición radial afirmaba que el Sictrac era una suerte de caza de brujas. Las siguientes declaraciones del presidente de Catidu y de la propia ITPC hablan de la necesidad de tener controles que fijen las reglas claras del negocio, que establezcan los criterios de trabajo para el sector profesional; expresan que de alguna manera no siguen encontrando en el Ministerio la respuesta necesaria y entienden que la respuesta que el Ministerio les da no se adecua a las necesidades que el sector profesional está teniendo. La exposición del ministro, en lo personal, me llena de preocupación, porque el otrora ministro de Transporte había explicitado, en su comparecencia de mayo de este año, que el objetivo del control de carga era, efectivamente, controlar el transporte informal y fundamentalmente aplicar aquel principio por el cual quien rompe paga, como una lógica equitativa por la que quien más transporta sobre rutas nacionales debe asumir un mayor costo. Todo parece indicar que esa política cambia y en ese sentido mi pregunta concreta es cuál es la visión, por tanto, del Poder Ejecutivo en esta materia, que a pocos meses parece haber cambiado su orientación.

El segundo aspecto refiere estrictamente a la política de subsidios en el transporte público de pasajeros.

Quisiera hacer una salvedad; seguramente ha sido una pequeña picardía intelectual del director nacional Labandera, porque recurrentemente ha hecho mención a que el transporte de pasajeros ha entrado en crisis desde los años 2005 y 2006. En realidad, me tomo el atrevimiento de corregirlo: en el período que va desde 2005 hasta 2012 o 2013 se registraron los mayores picos de venta de boletos de pasajeros en el país, llegando a

niveles de setenta millones en el año 2013. Quizás, en el debate o en la exposición quería hacer mención a los años 2015 o 2016 y me parece oportuno hacer la corrección para que por lo menos figure en la versión taquigráfica. El país nunca antes conoció una venta de pasajes a nivel nacional como la del período 2005- 2014, producto, naturalmente, de las políticas que en materia de transporte se asumieron y que felizmente me complazco en reconocer que se siguen instrumentando, pero tienen que ver con la necesidad de generar un transporte público de pasajeros fuertemente subsidiado en función de la característica social que el mismo presenta.

Vuelvo al tema en el que quería focalizarme. También en alguna exposición radial el director Labandera sostenía que, conforme a la información que tienen del Ministerio de Economía y Finanzas -no hay allí una definición propia del Ministerio-, las empresas, en función de las transferencias percibidas, no habían perdido; no habían tenido ganancias, pero tampoco habían perdido; es decir que habían tenido una suerte de rentabilidad neutra. Como bien se ha explicado, allí juegan un conjunto de factores. Naturalmente, está la decisión de mantener los mismos fideicomisos, tanto los del boleto en valores fictos a los abonados en el año 2019, como las transferencias al subsidio de boleto gratuito, lo que en principio uno entiende que es una medida razonable, pero nuestra duda tiene que ver, específicamente, con los subsidios covid- 19 -por decirlo de alguna manera- y en particular los que tienen que ver con los asignados a la ocupación cincuenta por ciento de aforo. Allí tengo algunas dudas en cuanto al número y quiero compartirlas con ustedes, simplemente como un ejercicio intelectual.

Tengo algunos ejemplos. Como bien afirmaba el señor director, en lo que hace al subsidio covid -no al de ocupación- el criterio ha sido una relación directa o una proporción entre lo declarado por fideicomiso de combustible y un porcentaje. Yo tengo acá dos números de dos empresas que realizan prácticamente el mismo servicio: una percibió un 11 % de subsidio de guerra en relación a los kilómetros recorridos mientras que la otra un 19 %. Hay una diferencia de ocho puntos porcentuales que, a mi juicio, no explica un criterio muy técnico, sino que todo parece indicar que fue en función de algunas designaciones. La pregunta concreta es sobre qué información efectiva se trabajó, si lo que está en los datos concretos puros y duros demuestra que hay una diferencia sustantiva. El otro aspecto tiene que ver con el subsidio de ocupación de 50 % de aforo y sobre la base de que las empresas no habían tenido rentabilidad. Para ubicarnos en esa locura de números, me parece que el criterio es tener la referencia de ocupación pasajero- kilómetro. Ese es el concepto que en el transporte se utiliza para saber si la rentabilidad se adecua a la estructura tarifaria o no

Voy a tirar algunos datos que me parece importante compartir, comparando iguales meses de 2020 y 2021. Mientras que los pasajeros transportados en enero 2021 respecto a enero 2020 bajaron 48 %, los kilómetros se redujeron 27 %, el fideicomiso se abonó casi igual, 98 %. La recaudación de enero 2021, respecto de enero 2020 bajó 58 %. Allí hay una relación pasajero- kilómetro bastante similar, pero en función de los kilómetros recorridos tuvo una reducción de 21 %.

Lo sorprendente, señor ministro, es que mientras el rendimiento pasajero- kilómetro en el año 2020 fue de $ 62 -en un mes de actividad normal-, en enero 2021, con la reducción de ocupación, los kilómetros que se realizaron, con el subsidio especial que se dio por aforo, el costo pasajero- kilómetro aumentó a $ 71. Estas cifras demuestran que hubo una política decidida sin ningún criterio. Yo diría que si fue el Ministerio de Economía y Finanzas el que hizo la transferencia, habría que advertirle que en enero de 2021 las empresas de transporte hicieron mucho dinero, sin pagar las partidas salariales correspondientes, teniendo más de 3.500 trabajadores en el seguro de paro y con una disminución -como acabamos de demostrar- de, prácticamente, 30 % en los kilómetros

recorridos. La pregunta concreta, en este sentido, es: ¿cuáles fueron los criterios técnicos? ¿Quién le informó al Ministerio de Economía y Finanzas los montos que debía pagar? La decisión debe haberse sustentado sobre algún componente técnico; no debe haber asumido el MEF la transferencia de estos importes. Lamentaría profundamente escuchar como respuesta que el criterio técnico fue en función de las declaraciones juradas realizadas por las empresas. En ese caso, se demostraría que hubo un manejo bastante descuidado, y hasta con un cierto nivel de desidia, de los recursos públicos.

Me quedan algunos temas pendientes. Espero que no nos encontremos con la sorpresa de tener, en los próximos días, un aumento tarifario en los sectores suburbano e inter.

Según todo el detalle muy interesante que se ha formulado acá, llegamos a que ha habido una transferencia de más de US$ 192.000.000, que se está intentando analizar el impacto que 32 unidades del transporte eléctrico puedan tener en la estructura de costo, con atrasos salariales, con incumplimientos en materia salarial, que no se han acordado, más allá de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas diga que no es su competencia. Confiamos en la prudencia de no encontrarnos en los próximos días con un ajuste tarifario, quizás de los dos dígitos, que pondrían en entredicho muy fuertemente la política de transporte que se ha llevado adelante en los últimos meses a nivel del Poder Ejecutivo.

Quiero referirme, señor ministro, a una situación que realmente -disculpe la calificación- me sorprende. Se afirma que el decreto que refiere a la gratuidad para las personas discapacitadas es inaplicable. La pregunta va de suyo. Si se sabía que era inaplicable, ¿por qué se promulgó un decreto que reglamentaba la gratuidad para las personas con discapacidad en el transporte colectivo? Más me sorprende escuchar que el costo -una vez puesto en marcha el andamiaje y todas las estructuras que van a determinar quiénes tienen derecho- va a ser de cargo de las empresas de transporte. Vale la pena recordar la disposición de la ley presupuestal que prevé que cualquier beneficio que se implemente en materia tarifaria necesitará tener las debidas previsiones en materia presupuestal. Por lo pronto habría que advertirle a las empresas que, independientemente de que se siga avanzando en este proceso, tendrán que asumir un nuevo costo en el traslado gratuito de las personas con discapacidad.

Finalizo; no quito más tiempo. El director Labandera dijo en alguna entrevista radial que ya se contaba con el informe del BID sobre la estimación de la evasión. Nos gustaría conocer ese dato, porque también hace a la primera pregunta.

(Diálogos)

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Agradecemos la presencia y la claridad de todo lo expresado. Sin dudas, hay mil preguntas para hacerles. Ante la solicitud del presidente, haré una bien cortita.

Los estudiantes rurales siempre son los más complejos. Generalmente, la crítica de las intendencias es que no se cubren totalmente los movimientos. Por ejemplo, en Durazno, un ómnibus que va de Blanquillo a La Paloma o de la Colonia Rossell y Rius a Sarandí. El ministro fue intendente y sabe; capaz que su departamento está más cerca que el nuestro, pero el nuestro tiene esos problemas. Siempre decimos que no se cubre la totalidad. ¿Es una queja solamente de la Intendencia de Durazno o es general, que hemos tenido, y que se está revisando?, porque acá está el número que indica que está en plena revisión.

SEÑOR REPRESENTANTE ELINGER (Eduardo).- Seré lo más breve posible.

Mi consulta va dirigida al director de Vialidad, coterráneo. Se están haciendo tres obras importantes en el departamento, que eran muy reclamadas. La primera en Ruta Interbalnearia y las otras en zonas adyacentes. Sabemos que se viene a un ritmo bastante acelerado. Quisiéramos saber cuáles son las fechas para su culminación.

El segundo punto -ya le habíamos planteado algo al ministro- refiere al mantenimiento del puente de la Capuera. Desde que se construyó, hace años, no se le hizo ningún tipo de mantenimiento. La salinidad tiene un efecto corrosivo muy importante en algunas partes. Podremos estar de acuerdo o no en cuanto a su uso, pero está sobre la ruta, y hay peligro de que se desprenda algo del material.

En la zona del Club del Lago -generalmente se dan algunos accidentes en esa rotonda- y hacia el ingreso hacia Solanas, siempre por la Ruta Interbalnearia, quedaron pendientes unos quince o veinte focos que, en períodos anteriores, el MTOP se había comprometido a establecer allí. En su momento, nosotros lo planteamos a la intendencia, pero nos dijeron que era una ruta nacional. Justo es en el ingreso, donde hay que aminorar la marcha, y comienza el ingreso -valga la redundancia- hacia Punta Ballena y la zona más poblada. Me gustaría saber si eso se planteó en algún momento. Son cuestiones que parecen pequeñas, pero tienen que ver con la vida del departamento.

Cierro mi intervención con lo que tendría que haber señalado en primer lugar. Agradezco al ministro y al equipo de la Cartera de Estado. Somos conscientes de que el ministro es un gestor público de muchos años, pero que ha sufrido algunas situaciones. Primero, tuvo que adaptarse a la sustitución en el cargo y luego sufrió algún quebranto de salud. Por más que haya un equipo trabajando, esos tiempos forman parte de la gestión y la respuesta. Quería destacarlo no por quedar bien con él, sino por ser conscientes de que esos tiempos muchas veces tienen que ver con el equipo con el cual se cuenta para tomar decisiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo seré muy rápido, pero tengo un popurrí de temas para plantearle al ministro.

La primera consulta es sobre los peajes y el pasaje de los manuales a telepeaje. ¿Cuál es la situación de los trabajadores y trabajadoras de los peajes? ¿En qué están los anuncios que hizo el ministro? ¿Cuándo se van a implementar?

El otro tema sobre el que queremos preguntar es sobre la Ruta N°19, entre la Ruta N° 6 y Cerro Chato. El mantenimiento era realizado por una empresa de Sarandí Grande; creo que en setiembre terminó el contrato. Estos días anduvimos por ahí y pudimos ver que ese tramo de 50 kilómetros está en un estado lamentable. En Cerro Chato nos solicitaron conocer en qué está ese nuevo llamado o contrato de mantenimiento.

Si no hablo sobre el puente ferroviario, no puedo volver a Durazno. ¿No es así, Irrazábal?

(Hilaridad)

——Están los ingenieros que trabajaron en ese tema; está el ministro que también está trabajando. Tal vez puedan darnos un estado de situación de lo que han encontrado en el estudio sobre el puente ferroviario sobre el río Yí.

Por otra parte, tenemos un planteo que nos hicieron los vecinos de Ruta Interbalnearia, ubicados en la zona que está pasando Atlántida hasta Jaureguiberry. A través de Secretaría les vamos hacer llegar la versión taquigráfica; me parece un planteo interesante sobre la problemática de la cantidad de líneas. Inclusive, ellos dijeron que algunos vecinos perdieron sus puestos de trabajo durante la pandemia por no poder venir a trabajar a Montevideo, ya que los ómnibus salían con la capacidad colmada desde

destino. Eso también implicó dificultades para muchas personas con problemas de salud. Como es un tema muy amplio, les damos los titulares. Les pedimos que nos envíen información y, si existe la posibilidad, que los vecinos sean escuchados. Creo estuvieron en alguna reunión con el director Labandera.

Se hizo mención a la reducción de 5 centímetros de balasto en el pasaje del ferrocarril Central. La pregunta es de Perogrullo, pero hay que hacerla para que conste en la versión taquigráfica. ¿Eso no lleva a que haya problemas de seguridad en el trazado de la vía férrea?

Por último, quisiera conocer la situación del transporte de carga internacional y la complejidad que se está dando, sobre todo, con los transportistas de carga argentinos. Ellos han planteado que se trata de una pérdida importante de carga y que hay posibilidades de que algunas empresas tengan que cerrar porque la ecuación económica no les da.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Mi intervención será breve y, tal vez, sirva para generar una propuesta en el ámbito de la comisión.

Los tiempos son tiranos; he ido contabilizando las consultas e interrogantes planteadas por los cuatro diputados que me antecedieron en el uso de la palabra y son más de diez. Si en casi cuatro horas de comisión se respondieron doce preguntas, dudo que en los quince minutos que nos restan se puedan contestar las diez u once preguntas que se acaban de hacer aquí. Tal vez, se les podrían hacer llegar por escrito a la administración y que ellos nos contesten de la misma manera. Lo planteo para que estas cuestiones no queden en el aire, inconclusas. Así, se podría responder a las preguntas formuladas y satisfacer a los integrantes de la comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le vamos a dar la palabra al señor ministro para que conteste ahora lo que pueda; sobre todo, lo que refiere a la primera parte de lo planteado por el diputado Fernández. Como estamos a quince minutos de levantar la reunión, el resto nos lo pueden enviar por escrito.

Entiendo lo que planteó el diputado Martínez Escames, pero vamos a ir por este camino.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con gusto responderemos. Luego de que nos envíen la versión taquigráfica, por supuesto que nos va a quedar algo que podremos ampliar.

Voy a contestar los temas planteados por el diputado Fernández sobre el Sictrac. Estoy absolutamente convencido de que era inaplicable -como estaba previsto-, porque encaraba varios temas que no tenían nada que ver con el Ministerio de Transporte. Yo creo que ahí está la dificultad. A tal punto es así, que a los llamados que se hicieron, en primera instancia se presentaron tres empresas, y después hubo reclamaciones; luego, se presentaron seis; volvieron a hacerse reclamaciones, extensiones de plazos, y se presentaron un sinnúmero. Iba a ser muy difícil la instrumentación como estaba prevista, más allá de la voluntad del exministro Rossi que, me consta, buscó por todos los medios. La misma problemática de la aplicación del Sictrac como estaba nos hace pensar que era de muy difícil instrumentación. Además, no resolvía, en forma inmediata, la informalidad. Nosotros debemos apuntar a mejorar la informalidad; en el período anterior hubo un avance. Debemos trabajar en ello, previo a cualquier otra aplicación.

También es una definición política del gobierno no agregar más carga tributaria, por lo menos en este Período; por eso no queremos "el que rompe paga". Queremos analizar bien. Yo creo que se ha perdido mucho más dinero haciendo inversiones inadecuadas; eso sí lo tenemos que corregir. No podemos hacer una ruta y luego no inaugurarla porque

está rota. Tengo un sinnúmero de ejemplos de rutas en esa situación. Entre ellas están las rutas Nos 45, 23, 43. Si usted quiere, se las mencionamos todas en un informe. Van a notar que es mucho más procedente el esfuerzo que tiene que hacer el Estado para ser eficiente, que seguir cargando más al contribuyente a través del uso de las rutas. Es una definición política y la comparto. Es más: el esfuerzo lo tiene que hacer, primero, el Estado, y después los demás. Estoy convencido de eso.

Dos cosas: esfuerzo del Estado hacia adentro y también esfuerzo por formalizar a los que no lo están. De aplicarlo de forma inmediata, quizás quedarían por el camino; en un año de pandemia no puede quedar nadie por el camino. Tenemos que trabajar en esa línea, que es fina, pero tenemos que ir por ella.

Como dije, y reitero, hay cosas del Sictrac, como el control satelital, que entiendo necesario y conveniente utilizar. ¿Para qué? Para definir hacia adelante. Quizás una parte de la información la podamos tener nosotros, para ordenar las prioridades, pero los nuevos gobiernos que les toque estar, también van a tener una base de información, y pueden incorporar otras, en algún momento. En este Período de gobierno el rumbo es ese. No lo digo con ánimo de críticas, sino que vimos que no era fácil de instrumentar como estaba previsto. Esto es -un poco- en respuesta a "el que rompe paga".

Por otra parte, tiene razón que mencioné lo de "caza de brujas" en algún medio de prensa, pero no sé cuándo fue. Debe haber sido porque los cometidos que tenía el Sictrac iban más allá del cometido específico del ministerio, apuntando a atender otros organismos públicos. Quizás por querer avanzar en tanto, hoy no podemos ponerlo en marcha como hubiésemos querido. No lo vemos mal. Como estaba planteado era difícil de instrumentar. Vamos a tratar de hacerlo en etapas y de forma parcial.

Con respecto al ajuste tarifario quiero decirle al señor diputado que en un hecho inusual, desde que tenemos uso de razón todos los que estamos acá, no se aumenta la tarifa desde setiembre de 2019. Va a haber aumento tarifario…

(Diálogos)

——¿En la tarifa del ómnibus? Yo tengo referencia de setiembre de 2019; quizás tengamos algún error.

Pienso que el ajuste no va a ser dos dígitos. Se está trabajando. Es indispensable para lo que usted mismo decía. Hay un rezago salarial; hay una negociación salarial en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Todo no lo puede sortear más subsidio; no hay forma de dónde sacar, cuando arrancamos con un déficit de 5 % y se ha ido incrementando, salvo que no queramos ver la realidad. Hay una parte que va a tener que ser atendida por el ajuste tarifario tradicional, tratando de contemplar lo que podamos para atender a lo salarial que usted mencionaba. Y no podemos ignorar que va a haber, como hubo siempre, ajustes paramétricos de las tarifas, como va a haber y posiblemente este mes. Es más: nosotros enviamos la iniciativa para que fuera a partir del 1º de diciembre; si no salió es porque falta la firma del presidente. Hasta que el presidente firme no puedo decir públicamente el monto, pero no está dentro de los rangos tradicionales que se han aplicado en los últimos veinte años, para no nombrar quince.

Con respecto a lo que tiene que ver con los temas específicos del transporte que el diputado Fernández mencionó, creo que fueron variados y que requieren capaz que de una información más precisa, salvo que sea algo puntual. Pero está interesante; hay temas que creo que comparto que fue un error en el 2006 o en el 2016 con respecto al decrecimiento. Creo que el diputado mencionó el 2006 como el año de la reducción de los pasajes y en realidad debió haber sido en 2016 o a partir de ahí. En eso coincido: creo que fue un error en el momento que lo trasmitió y comparto que sí.

Hay otros temas que tienen que ver con lo que usted mencionaba. Sinceramente, creo que ninguna empresa se está haciendo rica. Cuando menciona que lo que se percibe por pasajero- kilómetro es mayor que la del año anterior, creo que es parte de lo

razonable. Si exigimos una reducción de aforo como ha habido, al ser menos la cantidad de pasajeros, aumenta el valor. Para mí cierra. No sé. Por eso digo: me gustaría estudiarlo más a fondo y darle una respuesta concreta. Pero de lo que estoy convencido es que ninguna empresa se está haciendo rica, porque hay alguna que ahora no tiene para pagar el aguinaldo y estamos buscando un subsidio extra, sinceramente.

Ante esas preguntas más específicas del diputado me gustaría darle información más precisa; me parece bueno que se interiorice en el tema y veo que está empapado y le gusta, pero me gustaría responderlas con mayor claridad para que no tengamos quizás puntos de vistas diferentes por no entenderlas o comprenderlas adecuadamente. Se las vamos a enviar. Cuando manden la versión taquigráfica, con gusto las respondemos. Lo digo para no entrar en cada una de las direcciones. Voy a hacer un resumen yo de las preguntas que puedo contestar y me faltan seis minutos. Para las preguntas específicas, le voy a pedir a los directores que envíen las respuestas.

Con respecto al decreto inaplicable, que manifestó el director, nos hacemos una autocrítica: sí, en el momento de la aplicación se entendía que era un número menor porque había datos diferentes en distintos organismos, como manifestó el director. Y en cuanto a la aplicación, tenemos que definir un criterio único y que también sea de sentido común. No es al barrer. Capaz que ahí nos faltó un poquito más de trabajo, de hurgar y tomar antes la definición. Acepto esa crítica. Sin duda alguna, la aplicación de este decreto la vamos a poner en marcha una vez que tengamos ese trabajo que está realizando el Mides con otros organismos, porque es de interés del gobierno; es un compromiso del sistema político en general -me parece- atender esa problemática o por lo menos dar ese beneficio. Siempre estuvo pensado que fuera un esfuerzo de las empresas, que no quiere decir que sea la totalidad de los que van a viajar, pero si vemos que eso resulta excesivo, lo atenderemos también como se atienden otras cosas.

Con respecto a algún otro tema que planteaba el diputado Irrazábal, ya mencionamos que sobre el transporte rural estamos trabajando y vamos a ir por mejorar en parte algo nosotros, algo los gobiernos departamentales que me consta que algunos aportan o apoyan más que otros, pero es un tema, sí. Y hay voluntad de ayudar en esas líneas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; en algún aspecto estamos dando una mayor mano que la que se venía dando.

El diputado Elinger, de Maldonado preguntaba sobre las obras interbalnearias; estamos en las mismas fechas que manejamos, entre 15 y 20 de diciembre; estimamos que el 15, pero pongamos el 20 porque venimos de uno o dos días de temporal, pero antes de la licencia de la construcción van a quedar prontas la de Solís y la de Pan de Azúcar, Piriápolis. La última no va a quedar pronta, pero va a quedar con transitabilidad, sin dificultad para la gente que va a hacer turismo en el este.

En cuanto al puente de La Capuera, ya lo tiene el director Nacional de Viabilidad; le pedí que lo cargara para tenerlo en cuenta. Creo que dentro del presupuesto de mantenimiento había algo previsto que podemos analizar a ver si le podemos dar alguna prioridad.

Con respecto a la preocupación por las luces, se resolverá en el nuevo llamado a licitación que estamos haciendo antes de fin de año por el recambio total de luminarias de sodio a led en todo el territorio nacional. Incorporar ese cambio total implica la adquisición de un 25 % más de luminarias para buscar mitigar dificultades que se estaban arrastrando, muchos expedientes que tenemos en el Ministerio. Y también apostamos a que esas luminarias nos ayuden a mejorar la seguridad vial en lugares críticos, curvas peligrosas, puentes angostos. En esa línea estamos haciendo llamados para antes de fin de año y esperemos que podamos comenzar a adjudicar por mediados de febrero.

El presidente preguntaba por peajes. Venimos en la misma línea. Hasta ahora no ha habido dificultades; creo que vamos a llegar a un acuerdo. Por lo que me han dicho hace

poco, el consejo de salarios del Sunca está trabajando para resolver el tema; creo que han separado la reinserción de los que quedarían sin trabajo con el resto de la negociación del Sunca. Una vez que lo tengamos resuelto, vamos a definir. Pero las fechas son las mismas: dejar de cobrar efectivo en marzo.

Ya se hizo la licitación de la Ruta Nº 19 entre la Nº 6 y Cerro Chato y está para salir en una semana. Mientras se adjudica, le vamos a pedir a la regional que atienda alguno de esos pozos peligrosos.

En cuanto al puente ferroviario del Yí, me voy a ir por Durazno y si no le parece mal diputado, lo vamos a invitar, digo, para no anunciar nada antes.

Respecto a nuevas líneas de Interbalnearia es otra de las respuestas que le voy a pedir al director Nacional de Transporte para agregar a las del diputado Fernández.

En cuanto a los 5 centímetros de balasto, cuenta con un aval técnico que nos da la garantía de seguridad; está dentro de todo el documento que se firmó, también con el aval del operador, que es fundamental; lo evaluó y no había impedimentos o inconvenientes. Me refiero al operador que justamente se va a manejar encima de la red, que son de los que tienen más experiencia y que lo vieron como algo aceptable.

Y en lo que tiene que ver con el transporte internacional se está trabajando con el Ministerio de Economía y Finanzas; existe una competencia realmente difícil que ha llevado a que el transporte internacional se vea afectado respecto, sobre todo, a Argentina por las razones de que un fletero argentino que cobra en efectivo acá lo duplica de aquel lado, y eso sin duda genera una asimetría difícil de arreglar. Se está trabajando con los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas en buscar alguna figura jurídica. Inclusive, estamos analizando si resolverlo a través de un decreto o de un proyecto de ley que busque un sistema de igualdad de condiciones de cobro, ya que allá, que tiene un sistema de cobro diferente, se pueda aplicar algo acá. Posiblemente, ese trabajo lo tengamos definido; ayer ya lo hablamos con Catidu y si requiere de un proyecto de ley habrá que analizar después con el Parlamento para darle rapidez a fin de ayudar. Estamos preocupados al igual que los empresarios de transporte.

Respecto al informe del BID, el 21 de diciembre a la hora 11 el señor subsecretario hará la presentación.

Disculpen que no pude contestar todo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor ministro y demás autoridades.

Enviaremos la versión taquigráfica y esperaremos las respuestas que quedaron comprometidas.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

